

Skipsbygningskontrakter

Reders misligholdsbeføyelser ved mangler og forsinkelser – og noen særlige spørsmål knyttet til lojalitetsplikt i forhold til regulering av endringsarbeider



Universitetet i Oslo

Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 730

Leveringsfrist: 25. april 2010

Til sammen 17 371 ord

23.04.2010

Innholdsfortegnelse

<u>INNLEDNING</u>	<u>5</u>
1.1 Bakgrunnen for valg av tema	5
1.2 Fremstilling	5
<u>2 TEMA</u>	<u>7</u>
2.1 Rederens misligholdsbeføyelser i Ship 2000	8
2.1.1 Innledning	8
2.1.2 Misligholdsbeføyelser knyttet til mangler	9
2.1.3 Misligholdsbeføyelser knyttet til forsinkelse	9
2.1.4 Erstatning som misligholdsbeføyelse	10
<u>3 SKIPSBYGNING</u>	<u>12</u>
3.1 Innledning	12
3.2 Skipsbygningkontraktene	12
3.3 Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt- Ship 2000	13
3.3.1 Kontraktens bakgrunn og formål	13
3.3.2 Tolkning	14
3.3.3 Rettskildebildet	15
<u>4 KONTRAKTSMESSIG LEVERING AV ET NYBYGG</u>	<u>17</u>
4.1 Innledning	17
4.2 Byggeprosessen	18
4.2.1 Planer og tegninger	18
4.2.2 Konstruksjon og design	21
	1

4.2.3	Skroget	22
4.2.4	Byggefasen på skipsverftet	23
4.2.5	Endringsarbeider underveis	29
4.2.6	Testing, utprøving, sjøprøve.	31
4.3	Reders rett til avvisning	32
4.4	Betydningen av avvisning når reder har en representant på skipsverftet i byggeprosessen	33
4.4.1	Kan reder avvise skipet når han har hatt en representant på skipsverftet i byggeperioden?	33
4.4.2	Representantens varslingsplikt	34
4.4.3	Hva er konsekvensen av manglende reklamasjon fra reders representant?	35
4.5	Reders rett til kansellering av kontrakten	36
4.5.1	Innledning	36
4.5.2	Materielle vilkår for kansellering	36
4.6	Reders rett til erstatning	41
4.6.1	Bakgrunnsretten	41
4.6.2	Erstatningsutmålingen	41
4.7	Kontraktens ansvarsregime har elementer av ansvarsfraskrivelser - i hvilken grad vil de aktuelle kontraktsbestemmelser kunne tilsidesettes etter norsk bakgrunnsrett?	42
4.7.1	Innledning	42
4.7.2	Kan reder kreve erstatning for sitt fulle beløp som han lider som følge skipsverftet forsettlig eller uaktsomme handling?	44
4.7.3	Kan skipsverftets forsettlig/uaktsom opphold i byggeprosessen – medføre at kontraktens ansvarsregime blir satt til side?	45
5	<u>KANSELLERING VED KOMBINASJONER AV MANGLER OG FORSINKELSE</u>	48
5.1	Forholdet mellom mangler og forsinkelse	48

5.2	Forholdet mellom forsinkelse av reders utstyr og kansellering	50
5.3	Sammenfatning	51
6	<u>REDERS MISLIGHOLDSBEFØYELSER DER KLASSESELSKAPET HAR UTSTEDT "RENE" KLASSEPAPIRER</u>	53
6.1	Klassebegrepet og problemstilling	53
6.2	Kravet til klassifikasjon	54
6.3	Blir reders avvisningsrett avskåret dersom klasseelskapet har utstedt rene formelle klassepapirer?	55
6.4	Hvis reder er gitt direkte kommunikasjonsadgang med klasseelskapet – vil dette kunne ha preventiv effekt på feilaktig utstedelse av formelle klassepapirer?	56
6.5	Sammenfatning	57
7	<u>KAN DEN ULOVFESTEDE LOJALITETSPLIKT PÅVIRKE PARTENES RETTIGHETER OG FORPLIKTELSER I FORBINDELSE MED ENDRINGSARBEIDER UNDER SHIP 2000?</u>	58
7.1	Problemstilling	58
7.2	Lojalitetsplikt i kontraktsforhold	59
7.3	Lojalitetsplikten ved eventuelle endringsarbeider	60
7.4	Sammenfatning	63
8	<u>OPPSUMMERING OG SAMMENFATNING</u>	64
9	<u>KILDELISTE</u>	66

Innledning

1.1 Bakgrunnen for valg av tema

Shipping er en industri preget av svingende konjunkturer. For tre år tilbake var markedet for kontrahering av nybygg historisk godt. Ordreporteføljen for levering av nye skip økte voldsomt, og skipsverftene hadde fulle bestillingslister. Den store etterspørselen resulterte imidlertid i en overkontrahering og det oppsto store forsinkelser ved svært mange verft.

Siden markedet var høyt og rederne ønsket levering av nybyggene, benyttet rederne ikke sin rett til kansellering, men aksepterte forsinkelsene. Deres gevinst på å få skipet levert, selv ved forsinkelser, var langt høyere enn hva man ville oppnå ved kansellering.

Det rekordhøye markedet har nå falt og den økonomiske nedgangen har gitt aktørene andre utfordringer. De vanskelig finansielle tidene har rammet skipsfartsnæringen hardt og virkelig satt sine spor i nasjonal og internasjonal skipsbyggingsindustri.

Denne avhandlingen er skrevet på bakgrunn av den kollapsen som har rammet nybyggmarkedet. Ikke bare har antall ordre falt, men kontraherte nybygg synes kontinuerlig enten å bli re- forhandlet eller kansellert. Kombinasjonen av det opphetede skipsbyggingsmarkedet som fantes frem til ca 2007 og den senere kollaps, har medført økt fokus på en rekke juridiske spørsmål i forhold reders misligholdsbeføyelser, særlig hans rett til kansellering av kontrakten.

1.2 Fremstilling

En skipsbyggingskontrakt er en avtale som er inngått mellom profesjonelle parter, og vil som oftest løpe over en lengre tidsperiode. Kontraheringen av nybygg kan i praksis ofte skje i lang tid før selve byggeprosessen starter, og prosessen kan ha en varighet på 10 til 12 måneder. Reder kan også ha kontrahert flere skip ved verftet, og han kan ha bestilt levering av flere søsterskip, eventuelt kan han ha fått opsjon på slike bestillinger. Av den grunn kreves det samarbeid og kommunikasjon mellom partene underveis i byggeprosessen. Siden forholdet strekker seg over tid, vil det også være viktig for partene

å vite hvilke rettigheter og plikter som stilles til de underveis i prosessen. Slik jeg har forstått har det vært et problem i kommersiell sammenheng at ulike aktører har inngått forhastede skipsbyggingskontrakter, der partene verken har satt seg godt nok inn i kontraktens klausuler eller spesifikasjoner. Som jeg vil vise i fremstillingen nedenfor kan dette medføre store konsekvenser hvis det oppstår uforutsette hendelser. Hvorvidt det underveis i kontraktsforholdet også må kunne stilles krav til lojalitet mellom partene vil jeg belyse senere i oppgaven, jfr. punkt 7.

Oppgavens hoveddel vil bli fremstilt på bakgrunn av den norske standard kontrakten for bygging av skip (Standard form Shipbuilding Contract 2000, heretter kalt Ship 2000) og tolkningen av denne etter norsk lov. Shipping og skipsbygging er imidlertid et område med særlig internasjonalt preg, så avhandlingen vil også vise til andre kontrakter som blir benyttet i internasjonal sammenheng. I enkelte tilfeller vil jeg også henvise til to standardkontrakter benyttet i utbyggingsprosjekter i Nord-sjøen, jfr. NF 05 og NTK 05. Disse er vesentlig mer omfattende og detaljerte enn Ship 2000, men de har klare likhetstrekk når det gjelder en del kontraktsprinsipper. Petroleumskontraktene kan være med på å kaste lys over den norske skipsbyggningskontrakten.

2 Tema

Tema for oppgaven er i første rekke å belyse problemstillinger som kan oppstå mellom et skipsverft og reder/bestiller¹ dersom skipsverftet misligholder sine forpliktelser etter skipsbyggingskontrakten.

Utgangspunktet i Ship 2000 er at et nybygg skal leveres i kontraktsmessig stand. Det innebærer at fartøyet leveres uten mangler til rett leveringstid, jfr. Ship 2000 artikkel 8 nr.1;

"The Vessel shall be delivered (...) on the Contract Delivery Date (...)".

Jeg vil redergjøre for reders adgang til å gjøre gjeldene misligholdsbeføyelser, særlig reders kanselleringsrett i forbindelse med mangler og forsinkelse på skipet.

Dersom reder bringer kontrakten til opphør etter Ship 2000 artikkel 4 nr. 1 litra d; *"the Buyer shall have a right to forthwith to cancel the Contract"*, er dette en misligholdsbeføyelse tilnærmet lik hevning. Selv om kontrakten omtaler retten som *"kansellering"*, er dette bare en forskjell i terminologi. I og med at kontrakten selv benytter seg av denne terminologien, er det naturlig å bruke samme ordlyd når det er snakk om et eventuelt opphør av kontrakten.

Siden oppgavens tema kun omhandler reders misligholdsbeføyelser knyttet til mangler og forsinkelse, vil jeg ikke behandle reders kanselleringsrett grunnet finansielt mislighold eller kansellering på grunn av totalforlis i byggeperioden, jfr. Ship 2000 artikkel 12 (3) og 11.

¹ I den følgende fremstillingen vil jeg bruke begge betegnelsene reder/ bestiller om hverandre.

I avhandlingens siste del vil jeg ta for med problemstillingene som kan oppstå i forbindelse med en mangelbedømmelse dersom klasseselskapet har utstedet "rene" klassepapirer, før jeg avslutningsvis vil se hvordan partenes rettigheter og plikter under kontrakten kan bli påvirket av lojalitetsplikten, særlig i tilknytning til endringsarbeider.

2.1 Rederens misligholdsbeføyelser i Ship 2000

2.1.1 Innledning

Oppgaven vil i første rekke omhandle problemstillinger knyttet til reders misligholdsbeføyelser ved mangler og forsinkelse på nybygget, og av den grunn vil jeg i det følgende gi en kort oversikt over kontraktens reguleringer dersom skipsverftet misligholder sine kontraktsforpliktelser.

I fare for gjentakelser er dette punktet bare ment som en kort og oversiktlig redegjørelse, før de ulike beføyelsene vil bli grundig behandlet i oppgavens hoveddel.

I Ship 2000 er misligholdsbeføyelsene regulert i artikkel 12. Bestemmelsen omhandler imidlertid bare virkningen av et mislighold. De materielle vilkårene for misligholdet er regulert andre steder, jfr. blant annet Ship 2000 artikkel 4. Skipsverftets mislighold aktualiserer i følge kontrakten de fleste av de tradisjonelle sanksjonene. De sentrale beføyelsene er utbedringsplikten ved mangler og forsinkelsesansvar i form av dagmulkt.

Selv om sanksjonene er ansett som tradisjonelle, begrenser kontrakten skipsverftet ansvar på en rekke punkter. Til forskjell fra bakgrunnsretten inneholder kontrakten klare ansvarsfraskrivelser. I praksis vil det i første rekke være skipsverftet som har glede av kontraktens ansvarsregime. Dette gjelder åpenbart ved mislighold av kontrakten der skipsverftets ansvar er begrenset, til forskjell fra reders ansvar, jfr. Ship 2000 artikkel 12. Under oppgavens punkt 4.7.3. vil jeg gå nærmere inn på hvorvidt kontraktens ansvarsfraskrivelser kan settes tilside.

2.1.2 Misligholdsbeføyelser knyttet til mangler

Dersom det avdekkes mangler ved levering på et skip, kan reder nekte å ta levering. Han kan avvise nybygget og kreve en utbedring av de feil som er avdekket, jfr. Ship 2000 artikkel 7;

*"the Buyer shall **not be obligated** to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classifications Society and/or Regulatory Bodies."*

I tilknytning til det avdekkede forhold på skipet kan det oppstå en rekke spørsmål. For det første kan partene være uenige om det i det hele tatt foreligger en mangel ved skipet. For det annet kan det være et spørsmål hvorvidt de avdekkede mangler er tilstrekkelige for at reder har rett til å avvise skipet. Problemstillinger knyttet til mangler ved skipet og reders avvisningsrett vil bli drøftet under punkt 4.3, punkt 5 og punkt 6.

At skipet er mangelfullt kan også knytte seg til mangler i garanterte egenskaper, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr. 2 til 4. Skipsverftet har påtatt seg ansvaret til å tilvirke et skip med spesifikke mål knyttet til bunkerforbruk, fart, dødvekt og kubikk. Dersom disse kravene ikke er oppfylt, vil manglene utløse misligholdsbeføyelser i form av reduksjon i kontraktsprisen og i verste fall kansellering av kontrakten, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr. 2 til 4. Prinsippet er at verftet har påtatt seg et objektivt ansvar for manglene (et ansvar for garanterte egenskaper). Misligholdsbeføyelsene kan derfor gjøres gjeldene selv om verftet ikke kan bebreides for manglene. Under punkt 4.5 vil skipets garanterte egenskaper bli sett i lys av reders rett til kansellering, og spørsmål knyttet til dette vil bli drøftet.

2.1.3 Misligholdsbeføyelser knyttet til forsinkelse

Hvis skipet er forsinket vil reder ha en kontraktsrettslig rett til reduksjon i kontraktsprisen, jfr. Ship 2000 artikkel 4;

"If the delivery of the Vessel is delayed beyond the Delivery Date, the Contract Price shall be reduced (...)."

Denne dagmulkten er en forhåndsavtalt erstatning (liquidated damages), også kalt dagbøter, som inntreder dersom skipsverftet leverer for sent.

Dagbøtene er inndelt inn i 3 deler. De første 30 dagene skal det være ingen eller liten erstatning, deretter noe høyere etter de neste 30 dagene og til slutt en sum for de neste 120 dager før kanselleringsretten inntreder, jfr. Ship 2000 artikkel 4. Andre spørsmål knyttet til at skipet er forsinket vil bli nærmere behandlet under punkt 4.5.1.3 og punkt 5.

Etter 180 dager forsinkelser, regnet fra midnatt den første dag etter leveringsdato, har reder rett til å kansellere kontrakten, jfr. Ship 2000 artikkel 4 (b);

"If the delay in delivery of the Vessel shall continue for a period in excess of 180 days after Delivery Date, the Buyer may at its option cancel the Contract."

Etter Ship 2000 er det på det rene at rederes kanselleringsrett kun inntreder i de tilfeller der kontrakten uttrykkelig regulerer det, jfr. blant annet Ship 2000 artikkel 4 nr. 1 (b), artikkel 4 nr. 2 (c), artikkel 4 (3), artikkel 4 nr. 4 (4) og artikkel nr. 4 (5). Hvorvidt kontraktens ansvarsregime/ ansvarsbegrensninger kan tilsidesettes vil bli drøftet under punkt 4.7.

2.1.4 Erstatning som misligholdsbeføyelse

Hvis et skipsverft misligholder kontrakten og rederen kansellerer, har han en begrenset rett til erstatning. Selv om han lider et betydelig tap ved ikke å få skipet levert, har han ikke et krav på å få erstattet den positive kontraktsinteresse, han har kun et krav på tilbakebetaling av allerede betalte terminer, jfr. Ship 2000 artikkel 12 (1);

*"Upon cancellation The Builder shall **refund all sums paid** by the buyer to the Builder under Article III, including interest thereon at the rate of ... %".*

Redere har altså ikke et krav på erstatning, han har kun et restitusjonskrav.

Rederens tap ved kansellering som følge av verftets mislighold kan være av et langt større omfang. Sett at skipet er sluttet videre på et langsiktig tidscerteparti. Ved en eventuell kansellering av skipet vil rederen misligholde sin forpliktelse overfor kontraherende certeparti- part. Også der skipet ikke er sluttet videre, vil reder lide store tap ved kansellering.. Han kan for eksempel ha en driftsplan om å sette nybygget ut i spotmarkedet. At reder ikke kan kreve kompensasjon for annet enn hva kontrakten eksplisitt regulerer fremkommer av Ship 2000 artikkel 12 (1);

"the Builder shall have no liability for any other loss suffered by the Buyer caused by cancellation (...)."

Det kan allikevel anføres at reder har rett til erstatning på annet grunnlag. En sentral problemstilling er hvorvidt et ugrunnet opphold i byggeprosessen gir reder rett til kompensasjon for det tapet han lider som følge av manglende fremdrift. Hva om skipsverftet forsettlig har latt være å bygge på skipet? De kan for eksempel har prioritert leveringen av et andre nybygg. Vil en slik arbeidsunnlatelse kunne innebære at skipsverftet misligholder byggekontrakten?

Et opphold i byggeprosessen kan ikke bare være et utslag av forsettlig prioriterer. En byggestans kan også skyldes skipsverftets manglende organisering, kvalitet og ekspertise. Skipsverftet kan være "nytt" i den forstand at de ikke har den tradisjon som andre de anerkjente verft har. Det kan tenkes at skipsverftet har for dårlige rutiner og underleverandører er bestilt for sent, og det derfor blir opphold i byggingen på skipet. Vil dette kunne medføre til at reder skal tilkjennes en erstatningsrett? Begge er overnevnte problemstillinger vil bli grundig behandlet og drøftet under punkt 4.7.

3 Skipsbygning

3.1 Innledning

I mange år har Asia vært et hovedsentrum for internasjonal skipsbygging. De største skipsbyggingsnasjonene er i dag Japan, Sør Korea, Kina, Singapore og Vietnam (som nettopp har passert Tyskland, som verdens 5. største skipsbyggings- nasjon).

3.2 Skipsbygningskontraktene

Kontraktene som brukes i internasjonal skipsbygging er normalt utformet på engelsk, og er ofte basert på engelsk rett.²

Kontraktene består gjerne av en hovedavtale – ofte basert på standard formular – samt diverse bilag, spesifikasjoner og såkalte ridere.

De mest anvendte internasjonale kontraktene er den norske standard kontrakten (Ship 2000), Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders (AWES) og Shipbuilding Contract of the Shipsowners Association of Japan (SAJ).³ Standardkontraktene er omfangsrike, detaljerte og de synes å regulere de fleste hovedproblemer som kan oppstå under en byggeprosess. På den annen side kan kontraktene ofte være utarbeidet av skipsverftene selv, noe som kan gjøre dem ubalanserte og ensidige i favør av verftene.

Ubalansen i kontraktene kommer særlig frem i forhold til partenes misligholdsbeføyelser. For eksempel fastsetter SAJ artikkel 10 og 11 og AWES klausul 10 og 11, at reder ved kansellering kun krav på tilbakebetaling av det forhåndsbetalte beløp med renter. Erstatning ut over dette kan han ikke kreve.

² Jfr. Mandaraka- Sheppard (2007) s. 419.

³ The Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration (MARAD), vil ikke bli behandlet i denne avhandlingen.

Skipsverftet derimot kan derimot kreve sin positive kontraktsinteresse erstattet dersom reder misligholder kontrakten, jfr. blant annet SAJ artikkel 11, AWES artikkel 10 og Newbuildcon artikkel 39(b).

På bakgrunn av den nevnte ubalanse som kan fremkomme av byggekontraktene, med unntak av den norske kontrakten, jfr. punkt 3.3, har Bimco (The Baltic and International Maritime Council) tatt initiativet til å utarbeide en nøytral standard- byggekontrakt som skal kunne anvendes av parter i internasjonal sammenheng. Newbuildcon kom ut i 2007 og har så vidt vært i bruk. I og med at kontrakten ble lansert på det tidspunkt markedet for nybygg kollapset, har den ennå ikke vært benyttet så mye som ønsket.

Bimco har lang tradisjon for utarbeidelse av standardformularer som er mye brukt i shippingbransjen. Baltime, Barecon og Gencon er eksempler på anerkjente dokumenter fra shipping organisasjonen. Dokumentene er henholdsvis et tids- certeparti, et reise- certeparti og et bareboat- certeparti. I praksis brukes certepartiene mye, ikke minst Barecon som skisserer en god mal for bareboat- kontrahering. Når Newbuildcon nå er lansert er det gode grunner til å tro at den på lik linje med de andre Bimco- dokumentene vil bli benyttet når markedet stabiliserer seg.

3.3 Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt- Ship 2000

3.3.1 Kontraktens bakgrunn og formål

Selv om bygging av skip i internasjonal sammenheng hovedsakelig skjer i Asia, er også Norge en anerkjent skipsbyggingsnasjon.

Siden 1950-tallet har norske rederier og veft vært enige om et standardformular som har vært benyttet av norske rederier og skipsverft. Ship 2000 benyttes imidlertid også når norske rederier bestiller skip i Europa og en sjelden gang også i Asia. Særlig har dette vært tilfelle i et stort antall skipsbyggingskontrakter i Spania. Ship 2000 betegnes ofte som en "standard" av flere spanske verft, og de benytter kontrakten som en mal selv om reder ikke er norsk.

Siste endring av den norske byggekontrakten trådte i kraft i 2000. Endringen kom blant annet som et resultat av en Høyesteretts avgjørelse⁴, den såkalte "Hardhausdommen".

Saksforholdet i dommen var at det oppstod brann i maskinrommet til et fiskefartøy få dager etter levering. Skipsverftet aksepterte at brannen hadde oppstått som følge av mangelfull montering av et manometer. Verftet bestred imidlertid ansvar under henvisning til at deres ansvar for følgeskader var begrenset til skader som var en direkte og umiddelbar følge av mangelen, jfr. standardformularet av 1981. Dette førte imidlertid ikke frem. (Dissens 3-2).

Dommen tolket skipsverftenes ansvarsfraskrivelser innskrenkende på en relativt inngripende måte, hvilket resulterte i en revisjon av kontrakten.

3.3.2 Tolkning

Ship 2000 er en standardavtale, fremforhandlet av representanter fra redernæringen og skipsverftsnæringen. Avtalen er å anse som et såkalt "agreed document".

Tolkningen av denne type dokumenter skiller seg på enkelte punkter fra tolkningen av alminnelige avtaler. Dersom ordlydens objektive forståelse ikke peker entydig mot et tolkningsresultat, vil det være vanskelig å se hen til partenes intensjoner eller andre subjektive forhold forut for kontraktsinngåelsen fordi avtaleteksten jo ikke er fremforhandlet av partene selv. På denne måten vil det kunne hevdes at partene i standardkontrakter er mer bundet til avtalens ordlyd.

På den annen side kan kontraktens forfattere eller kommentarutgaver/litteratur til standardkontraktene spille inn ved en tolkningstil. Øystein Meland som satt i utvalget under utarbeidelsen av Ship 2000, har skrevet en kommentarutgave til byggekontrakten.

⁴ Jfr. Rt 1991 s. 719

Denne kommentarutgaven kan gi veiledning for hvordan klausulene var ment å bli tolket av kontraktskonsipistene.

Som et annet eksempel på en standardavtale kan nevnes Norsk Sjøforsikringsplan (NSPL). Her er det utarbeidet grundige motiver, som tillegges betydelig vekt når man skal forstå Planens bestemmelser.

Det finnes også andre standardkontrakter i offshorevirksomhet som kan være retningsgivende i tolkningen av Ship 2000. For utbyggingsprosjekter i Nordsjøen er det utarbeidet spesialiserte standardkontrakter, NF 05 og NTK 05, som er betydelig mer omfangsrike og detaljerte enn Ship 200. Særlig har disse kontraktene omfattende og detaljerte regler i tilknytning til endringsarbeider og formelle varslingssystemer. Offshorekontraktene har imidlertid visse likhetstrekk med Ship 2000 da kontraktsprisnippene er bygget opp på samme måte som skipsbyggingskontrakten, og kan bidra til å kaste lys over tolkningen av skipsbyggingskontrakten. Hvorvidt Ship 2000 burde hente inspirasjon fra offshore kontraktene i forhold til deres reguleringer av endringsarbeider og/eller i forhold til ansvarsfordelingen ved underleverleveranser vil jeg gå nærmere inn på under punkt 4.2.4.2 og punkt 4.2.5.

3.3.3 Rettskildebildet

En kontrakt om bygging og levering av skip er etter norsk rett å anse som et kjøp da fartøyet er tilvirket⁵ til rederen, jfr. kjl. § 2 og kjøpslovens forarbeider;

*"loven omfatter i prinsippet tilvirkning av alle slags ting, også avtaler om skipsbygging."*⁶

⁵ Med en tilvirkningskontrakt menes "en avtale hvor debitor påtar seg å fremstille et nærmere bestemt produkt for realkreditor".

⁶ Jfr. Ot. prp. 80 (1986-1987) s. 49.

I juridisk teori⁷ det imidlertid fastsatt at kjøpslovens regler passer mindre bra på denne type kontrakter, og at lovens regler skal anvendes med forsiktighet. Da det jo er avtalefrihet på område og kontrakten er relativt detaljert på de sentrale spørsmål får kjøpsloven begrenset praktisk betydning.

På lik linje er det for NF 05 og NTK 05 også slått fast at kjøpsloven har en begrenset rekkevidde.⁸ Av juridisk teori⁹ fremkommer det at *"siden kjøpsloven uansett er deklarasjonsrett og kontraktene omfattende, får den et meget begrenset praktisk betydning (...)".*

Et eksempel på at kjøpslovens regler kan komme til anvendelse, er tilfellet dersom partene ikke har avtalt leveringsdato, jfr. Ship 2000 artikkel 8. Kontrakten har ingen egen regulering om på hvilket tidspunkt reder da skal ha krav på levering, og løsningen synes å være levering innen *"rimelig tid etter kjøpet"*, jfr. kjl § 9 (1).¹⁰ Spørsmålet er neppe av stor praktisk betydning. Jeg har fått opplyst at det er ytterst sjelden at det ikke er tatt inn en særskilt leveringsdato i kontrakten. Deler av den ulovfestede kontrakt- og obligasjonsrett kan nok ha større praktisk betydning som bakgrunnsrett enn kjøpsloven, hvilket jeg også vil belyse nedenfor.

⁷ Knudtzon (1984) s. 47-48; Brunsvig (1973) s. 175 flg.; Lund (1967) s. 116-117; Lund (1968) s. 115; Hellner (1971) s. 246.

⁸ Kaasen (2006) s. 51.

⁹ Kaasen (2006) s. 52.

¹⁰ Jfr. kjl. § 9 (1) *"Skal tingen ikke leveres etter påkrav eller uten opphold, og følger tiden for levering heller ikke ellers av avtale, skal den leveres innen rimelig tid etter kjøpet"*.

4 Kontraktsmessig levering av et nybygg

4.1 Innledning

Som nevnt tidligere er det nødvendig for kontraktsmessig levering at skipet leveres, uten mangler, på kontraktsmessig leveringstidspunkt. Av Ship 2000 følger det at et skip skal være;

"designed, constructed, equipped, completed and delivered by the Builder in accordance with the provisions of the Contract", jfr. Ship 2000 artikkel 2 nr.1.

I punkt 4.2 nedenfor vil jeg for oversiktens skyld redegjøre for fremdriften og byggeprosessen til skipet. Det sentrale er å belyse de problemer som oppstår før eller ved leveringen av skipet i forbindelse med mangler eller forsinkelser. Eventuelle feil som avdekkes etter levering, faller utenfor oppgaven.¹¹

Etter bakgrunnsretten fastsetter kjøpsloven at dersom et salgsobjekt levers for sent, kan kjøper "*etter § 23 til 29 kreve oppfyllelse, heving og erstatning samt holde kjøpesummen tilbake etter § 42*", jfr. kjl. § 22. Videre stilles det krav til at objektet skal være av den kvalitet, mengde og ha de egenskaper som følger av avtalen, jfr. kjl. § 17. Hvis salgstingen avviker fra dette har den en mangel. Mangelen kan lede til at kjøper kan gjøre misligholdsbeføyelser gjeldende og oppheve partenes gjensidige forpliktelser, jfr. kjl. §§ 39 og 45.¹² Hovedvilkåret for å kunne heve kjøpet, etter kjøpsloven og alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper – er det foreligger et *vesentlig kontraktsbrudd*, jfr. kjl. § 39. Ship 2000 inneholder særlige reguleringer av disse spørsmål. Dette behandles nedenfor.

¹¹ Jfr. Ship 2000 artikkel 10.

¹² Hagstrøm, (2005) s. 143.

4.2 Byggeprosessen

4.2.1 Planer og tegninger

4.2.1.1 Innledning

Den første perioden etter kontraktsinngåelsen knytter seg til arbeidet rundt prosjektering og tegning av det nye skipet. Så snart detaljplanene er utarbeidet, skal verftet oversende et forslag på byggeprogram (building schedule) til reder, jfr. Ship 2000 artikkel 5.

Skipsverftets plikt til fremleggelse av tegninger er fast bransjepraksis, jfr. blant annet AWES artikkel 2 (b), SAJ artikkel 4 (1). Også etter Newbuildcon har skipsverftet en plikt til å fremlegge en konkret byggeplan for reder, så tidlig som mulig. Etter Newbuildcon klausul 20, skal verftet innen 60 dager etter kontraktsinngåelsen oversender de detaljerte planene.

Når reder får tilsendt tegninger må han enten kommentere de/ komme med konkrete endringer, eller så må han godkjenne de.

Som oftest vil rederen ha en tidsmessig begrensing til å komme med kommentarer. Etter SAJ artikkel 4 nr. 1 har reder fått 14 dager til rådighet til forskjell fra den norske kontrakten som har 7 dager. Når de fleste byggekontrakter har denne tidsrammen er det grunnet hensynet til faren for forsinkelse i fremdriftsplanen. Dersom reder bruker unødvendig lang tid, kan dette medføre forsinkelse i den totale byggeprosess som skipsverftet ikke selv er skyld i. Av den grunn er forsinket godkjennelse fra reder, som oftest statuert som "tillatt forsinkelse" (Permissible Delay), jfr. blant annet SAJ artikkel 8, AWES artikkel 6 (e) og Newbuildcon klausul 34.

Utarbeidelse og godkjennelse av byggeplaner og tegninger vil i første rekke gi reder en helhetlig oversikt over byggeprosessen på et tidlig tidspunkt. Klausulen er ment å forhindre tekniske feil eller uoverensstemmelser om de valgte løsninger underveis i byggeprosessen.

Det kan imidlertid hende at det avdekkes mangler ved skipet etter godkjenning av tegninger. Spørsmålet er om reder mister sine misligholdsbeføyelser fordi han har godkjent byggeplaner og tegninger.

4.2.1.2 Kan rederen miste sin rett til å gjøre misligholdsbeføyelser gjeldene dersom han har godkjent skipsverftets planer og tegninger?

I juridisk teori har det vært anført, at siden reder har anledning til å sette seg inn i skipstegningene, vil han i ettertid miste sin rett til å kunne påberope mangler ved skipet, dersom de fremkommer av tegningene. Brunsvig uttaler;

*"Som hovedregel må bestillerens godkjenning ha den rettsvirkning at han ikke etterpå kan påberope seg mangler som han hadde eller burde har oppdaget før han ga sin erklæring."*¹³

Det er mye som tyder på at Brunsvigs uttalelser gjelder de tilfeller der det klart fremkommer av tegningene hvilken dimensjon skipet skal bygges etter. Dersom reder gjør gjeldene mangler som han hadde all forutsetning om å vite om, vil han måtte være bundet av sine godkjenninger.

På den annen side vil det kunne anføres at det er urimelig at reder er bundet til sin godkjenning, dersom tegningene ikke inneholder indikasjoner på feil ved skipet. Reder kan i god tro godkjent byggeplanene. Fra hans perspektiv kan tegningene se bra ut, og han godkjenner under overbevisning om at dette blir en kontraktsmessig byggeprosess. Dersom denne godkjennelsen senere vil avskjære hans rett til misligholdsbeføyelser vil dette være uforholdsmessig tyngende for han.

Selv om rederen er en profesjonell aktør, og har en ekspertise på området, kan det ikke forlanges at han skal stå for omfattende tekniske beregninger. Etter byggekontraktene er hans oppgave å kontrollere tegningene, spesifikasjonene osv, han skal derimot ikke foreta selvstendige konstruksjonsarbeider. Hvis det i ettertid viser seg at skipet har et

¹³ Brunsvig (1973) s. 256.

større bunkersforbruk enn hva som er fastsatt i Ship 2000, kan ikke skipsverftet si seg fri fra ansvar under henvisning til at rederen ble fremlagt tegninger og planer tidlig i prosessen.

En sentral norsk dom på område er ND 1943 s. 469. I denne saken falt retten imidlertid ned på at et verft ikke kunne holdes ansvarlig for mangler som skyldes konstruksjonsfeil. I begrunnelsen ble det lagt vekt på at feilen fremgikk av tegninger som var godkjente av reder og classeselskapet. Følgelig fastsatte retten at skipsverftet var å anse som ansvarsfri. Dette synes å være en uheldig løsning.

Sett ut fra partenes forhold etter kontrakten, er det rimelig at skipsverftet skal ha konstruksjonsansvaret og risikoen for at skipet bygges på riktig måte. Verftets hovedforpliktelse er å bygge et skip på kontraktsmessig måte, jfr. Ship 2000 artikkel 5. Poenget ved reders rett til å gjennomgå tegningene, er at han skal kunne se de er i samsvar med hva han har tenkt seg i "de store linjer". På den måte må skipsverftet som hovedregel ha det fulle konstruksjonsansvar, med mindre de har tatt forbehold om dette, jfr. Ship 2000 artikkel 5 (e);

*"The Buyer's approval or non approval of drawings shall not affect any of the Builder's obligations hereunder, including the **Builder's obligations to deliver the Vessel** full approved by the Regulatory Bodies, or the Builder's responsibility under Article X hereof."*

Dersom reder klart skulle vært bundet av sine godkjenninger tidlig i prosessen, burde dette vært nærmere regulert i kontrakten. Formålet med godkjenningen er å skape klarhet og forutberegnelighet i kontraktsforholdet, og ikke forskyve partenes forpliktelser.

Byggeprogrammet må være anse som et dynamisk program, og skal kunne endres underveis, jfr. Ship 2000 artikkel 5 (c). Hvis reder ønsker endringer på skipet, og det oppstår uenigheter om disse endringene, er verftet uansett forpliktet til å fortsette byggingen basert på reders kommentarer *"if so requested by the Buyer"*, jfr. artikkel 5 nr.1

(c). De to artiklene må leses i sammenheng, og ordlyden fastsetter eksplisitt at verftet skal hefte for feil i byggeprosessen selv om reder har godkjent planer og tegninger.

På bakgrunn av drøftelse over er det på det rene at skipsverftet **ikke** kan påberope seg ansvarsfrihet for eventuelle feil eller mangler ved skipet siden reder har godkjent planer eller tegninger. Dersom det var meningen at reders undersøkelser av tegningene skulle være vesentlig mer omfattende mht. grundighet enn det som naturlig følger av hans kontraktsforpliktelser for øvrig, måtte dette ha støtte i kontrakten ut over den alminnelige bestemmelse i artikkel 5.

4.2.2 Konstruksjon og design

4.2.2.1 Innledning

Selve utformingen av nybyggets konstruksjon og design kan også skape problemer i kontraktsforholdet mellom reder og skipsverft.

Utgangspunktet i Ship 2000 er at skipet skal bygges i overensstemmelse med kontrakt, jfr. Ship 2000 artikkel 2 nr.1. Til forskjell fra kontrakten av 1981, har skipsverftet ikke bare ansvaret for at konstruksjonen er kontraktsmessig - de har også ansvar for skipets design, jfr. blant annet Ship 2000 forord, artikkel (1), artikkel 2 (1) og (3), artikkel 5 (4) og artikkel 10 (2).

4.2.2.2 Designansvaret – de lege ferenda

Spørsmål i forhold til design og skipsverftets ansvar kommer særlig på spissen for skipstyper som er av spesiell karakter. Nye designtyper har særlig preget norske verft der hovedleveransen av skip er spesialskip. Særlig har nytt design preget enkelte offshoreskip, hurtigferger og supply- skip.

Slik jeg har forstått det har det vært et problem ved de norske skipsverftene at de spesialiserte skiptypene har vært designet av eksterne konsulenter, ofte engasjert av reder forut for kontraktsinngåelsen. Det er ikke alle norske skipsverft som har egne skipsdesignere, og feil og forsømmelser som skyldes eksterne designer er skipsverftet ofte

lite villig til å ta på seg, da man sjelden får betalt for den økte risiko dette medfører.

Skipskonsulenten har i tillegg i sine designavtaler omfattende bestemmelser med begrensning av ansvaret, hvilket medfører at selv om skipsverftet er "uskyldig" så vil de være pålagt det fulle ansvaret med hjemmel i kontrakten, jfr. Ship 2000 artikkel 2.

Det kan det anføres de lege ferenda at det kan være hensiktsmessig å dele opp designansvaret, særlig i de tilfeller hvor reder også utarbeider konstruksjonstegninger (detail design) på lavt nivå. En eventuell hensiktsmessig inndelingen vil da kunne vært at reder enten skal bære det (1) totale design- ansvaret eller så skal han kun ha ansvar for (2) "basic design". En slik inndeling kunne ført til klare retningslinjer mellom partene både i forhold til ansvarsfordeling, arbeidsfordeling samt konsekvenser av forsinkelse for arbeidstegninger, følgeskader osv.

Under enhver omstendighet kan det anføres at dersom et skipsverft står overfor en byggeprosess, der designet er for en ny type skip eller et skip med mye nytt utstyr, bør de i kontrakten begrense sitt ansvar. Det vil være hensiktsmessig at de under kontraktsforhandlingene adressere designansvaret, særlig dersom designet er levert av en ekstern konsulent engasjert av reder.

4.2.3 Skroget

Den neste fasen i byggeprosessen er bygging av skipets skrog. Den fysiske prosessen består i at stålplater blir skåret til, sveiset sammen til seksjoner, som igjen settes sammen.

Stålarbeidet, det vil si, det ferdige skroget, vil i praksis gjerne bli bygget i et land med lavere arbeidskostnader, som Polen, Latvia, Russland eller Romania. Etter den norske kontrakten er det ikke noe i veien for at den fysiske byggingen skjer på et slikt eksternt skipsverft, selv om den som standard tar sikte på at alt arbeid som utføres skjer på det kontraherende skipsverftet, jfr. Ship 2000 artikkel 2.

Etter kontraktens artikkel 2 (4) fremkommer det imidlertid at dersom skroget ikke bygges på skipsverftet, så krever dette rederens godkjenning. Hvis verftet i mangel av avtale eller

samtykke med reder bygger skroget et annet sted enn det som er spesifisert i artikkel 2 nr. 1, vil dette imidlertid kunne innebære et mislighold av kontrakten.

Partenes eventuelle enighet om skrogets bygging et annet sted enn verftet, er det også nødvendig at denne underleveransen presiseres kontrakten. Dersom det imidlertid skulle vise seg at skroget lider av mangler eller avvik fra det partene er avtalt, vil skipsverftet bli fullt ut ansvarlig overfor reder hvis underleveransen er å anse som verftets underleverandør, jfr. Ship 2000 artikkel 2 nr. 4. Betydningen av skille mellom skipsverftets underleverandør og reders leveranser, vil bli nærmere behandlet under punkt 4.2.4.1.1.

4.2.4 Byggefases på skipsverftet

4.2.4.1 Underleverandør

Underleveranser utgjør en viktig del av byggeprosessen på skipsverftet.

Med underleverandør menes;

"any person (not being a servant or employee of the Builder) or the company, with whom the Builder has entered into a contract for the design, construction, manufacture or supply of any item, equipment, work or service for the Vessel", jfr. Ship 2000 definisjoner.

Spørsmål er i hvilken utstrekning skipsverftet kan holdes ansvarlig for forsinkelse eller mangler som direkte eller indirekte skyldes en underleverandør.

Etter kontrakten hefter verftet fullt ut for mangler eller forsinkelse som er forårsaket av underleverandører, jfr. Ship 2000 artikkel 2 nr. 4;

*"The Builder shall remain **fully liable** for the due performance of such work as if done by the Builder (...)"*

I det følgende vil jeg operere med en 4-delning av ulike former for underleveranser.

For det første er skipsverftet fullt ansvarlig for (1) underleverandører de velger selv, (2) underleverandører de inngår et direkte kontraktsforhold med og som er godkjent av reder og (3) underleverandører som rederiet pålegger de å inngå en kontrakt med (gjennom omfattende bruk av Markers List), jfr. Ship 2000 artikkel 2.

Dersom reder derimot, kommer med spesifisert materiale og utstyr til det nye skipet (gjennom Buyers Supplies), vil verftet vil være uten ansvar for denne underleveransen (4), jfr. Ship 2000 artikkel 16.

I ND 1974 s. 27 den såkalte "Fernbay"- saken, ble kontraktens underleverandøransvar drøftet. Faktum var at et norsk skipsverft i henhold til den norske standard skipsbygningskontrakt (1962), skulle bygge og levere til et roll on /roll off skip (M/S Fernbay). Skipet skulle leveres med gir av en spesiell type som var spesifisert og valgt av rederiet. Et år før levering oppstod det problemer med giret av samme fabrikat levert til et søsterskip. Dette førte til at girets konstruksjon ble forandret flere ganger. På skipets prøvetur oppsto det tekniske problemer med giret, noe som gjentok seg på andre prøvetur før den tredje ble vellykket. DNV ga pålegg på skipet. Visse gir var ikke endelig godkjent, samt at det i ettertid måtte foretas regelmessige inspeksjoner. Rederen anførte at de nektet å ta levering av skipet før klassen hadde utstedt godkjente papirer, og eventuelt før et gir av nytt fabrikat var installert. Voldgiftsretten kom enstemmig til at rederiets midlertidige avvisning ikke var rettmessig. Retten la særlig vekt betydningen av avvisningen og det store tap som ville oppstå for verftet. I dommen ble det også uttalt at siden giret var levert etter reders krav, var verftet fri for ansvar.

Dommen illustrerer kontraktens skille mellom de ulike underleverandørene. Dersom reder selv kommer med en konkret underleveranse, "Buyer's Supplies", er det reder selv som har ansvar og risiko for underleveransen, jfr. Ship 2000 artikkel 16.

Denne avgjørelsen er ikke bare anvendelig på problemstillinger knyttet til ansvar for underleverandører. Den er også sentral i problemstillinger om reders avvisningsrett, hvilket vil bli nøyere behandlet under punkt 4.3 og punkt 6.

4.2.4.2 Ansvar for underleverandør - de lege ferenda

Når kontrakten opererer med at verftet har fullt ansvar for sine underleverandører, er dette til tross for at reder gjennom bruk av Markers List reelt sett bestemmer hvilke (3) underleverandører som skal benyttes på sentrale deler av skipet.

Det kan imidlertid anføres de lege ferenda at det burde vært et klarere skille mellom underleverandører som verftet fritt velger, og som de skal være ansvarlige for, og underleverandører (3) som direkte eller indirekte er valgt av reder. Sistnevnte gruppe (3) burde kanskje være underlagt reglene om Buyers Supplies (4), og ikke være å anse som verftets underleverandør.

Reder ville da vært ansvarlig for de underleveranser de står i direkte kontraktsforhold med (4) og for leverandører hvor kontraktsforholdet er mellom skipsverftet og underleverandør (3), men hvor det er rederen selv som har pekt ut underleveransen. Skille ville da ikke vært hvem som formelt står i kontraktsforhold med leverandøren, men hvem som faktisk har valgt leveransen.

Det kan imidlertid stilles spørsmål til hvordan kontrakten i praksis skal regulere dette skillet. En mulighet er at kontrakten gjennom Markers List ekskluderer underleverandørene som skipsverftet er ansvarlige for. De underleverandører som reder selv ønsker skal nevntes i Markers List, og de vil være underlagt reders ansvar og risiko. Denne løsningen kan anføres å være "revolusjonerende", men ved å presisere i Markers List om leverandøren er fortrukket av reder eller ikke, synes allikevel som en heldig løsning. Det vil være lettere å skille om leverandøren er å anse som "Buyer's Supplies" eller som "Sub- contractor". Følgelig kan det også presiseres i Markers List, at dersom underleverandøren er å anse som "Buyers Supplies", vil reder ikke bare ansvarlig for

eventuell prisforskjell knyttet til leveransene, han vil også ha ansvaret for leveringstiden og funksjonaliteten på produktet.

Den overnevnte inndeling av underleverandøransvaret er benyttet i NF 05. Etter kontraktens artikkel 8.2 første ledd fremkommer kontraktens hovedregel. På lik linje som Ship 2000 er leverandøren "*ansvarlig etter Kontrakten*" for underleveranser. NF 05 artikkel 8.2 annet og tredje ledd gjør imidlertid unntak fra kontraktens hovedregel. Dersom selskapet pålegger leverandøren å bruke bestemte underleverandører vil selskapet selv ha ansvaret for leveranser. Kaasen¹⁴ fremhever i sin juridiske fremstilling at det burde "*være sammenheng mellom valgfrihet og risiko*". Slik jeg ser det ville det vært en heldig løsning for partene dersom Ship 2000 hadde hatt den samme risikofordelingen. Dersom underleverandøren er pålagt av skipsverftet vil det være rimelig at de også ha ansvaret for underleveransen.

4.2.4.3 Organisering av underleverandører

Som nevnt over, punkt 4.2.4.1 kan det de ulike underleverandørene kategoriseres inn i 4 ulike avdelinger. På tvers av dette kan underleveransene også deles inn i **(1)** underleverandører som er stasjonert på verftet, og **(2)** de som ikke er det.

Selve organiseringen av disse underleverandørene er en viktig del av skipsverftet forpliktelse for kontraktsmessig fremdriftsplan. En manglende organisering/ feil logistikk kan resultere i at hele byggeprosessen på skipene stopper opp.

Et spørsmål som kan reises er hvorvidt skipsverftets dårlige organisering av underleverandører kan føre til at verftet misligholder kontrakten. Må det kunne forventes at verftet har tilstrekkelig oversikt over hvilke underleverandører som er nødvendig i byggeprosessen? Og videre til hvilket tidspunkt de skal arbeide på skipet. Denne problemstillingen vil bli nærmere behandlet under punkt 4.7.

¹⁴ Kaasen (2006) s. 175.

4.2.4.4 Reders representant

Underveis i byggefasen vil rederen også ha en aktiv deltakelse. Gjennom reders representant på skipsverftet vil han kunne følge alt arbeid som gjøres på nybygget, jfr. Ship 2000 artikkel 5 nr. 2 og 3.

Denne tilsynsretten vil i første rekke bidra til at reder får en klar oversikt over byggeprosessen. Han får overvåket arbeidet på båten og påsett at arbeidet utføres i henhold til kontrakt.

Det varierer i praksis hvorledes rederen ønsker å gjennomføre sine godkjenninger og inspeksjoner. I enkelte tilfeller blir en uavhengig inspektør engasjert av rederiet, mens andre ganger sender reder sin egen ansatt som representant. Det er ingen plikt for reder at han må være representert på skipsverftet under byggeprosessen, men dette vil nesten alltid være tilfellet.

I de fleste byggekontrakter vil representantens oppgave være deltakelse under testing av skipet, dets maskineri og ikke minst overvåke at byggeprosessen er kontraktsmessig, jfr. blant annet SAJ artikkel 4, Newbuildcon klausul 23, jfr. 22. Etter AWES artikkel 2 fremkommer det;

"The PURCHASER shall have the right to have the Vessel and all engines, machinery, outfit and equipment intended therefore inspected during construction by one or more authorized representative (s)"

Etter SAJ artikkel 4 nr. 2 er rederen kun gitt rett til å ha en representant på skipsverftet. Etter Newbuildcon klausul 22 er reder også gitt en rett til en representant, men rederen har imidlertid anledning til å ha et rimelig antall assistenter på skipsverftet. Representanten har imidlertid også fått en kontraktsmessig rett til å kunne signere endringsavtaler på skipet, jfr. Newbuildcon klausul 22. Denne autorisasjonen er en utvidelse av den myndighet rederens representant normalt sett har, selv om

representanten etter Ship 2000 også har autorisasjon til å signere eventuelle endringsarbeider, jfr. artikkel 5 nr. 2.

Retten til inspeksjon vil i første rekke føre til klarhet i partenes kontraktforhold. Begge parter vil ha anledning til å være tilstede underveis i prosessen, noe som gir grunnlag for en problemfri og effektiv fremdrift.

På den annen side vil retten innebære at rederen vanskelig kan gjøre gjeldende mangler som burde ha vært oppdaget tidligere. Dersom skipsverftet utfører feil tekniske installasjoner på skipet tidlig i byggeperioden, under inspektørens tilsyn, kan det stilles spørsmål til om reder kan gjøre gjeldene disse manglene ved levering. Særlig der det er utarbeidet protokoller, som reder har godkjent eller dersom han har foretatt andre tester. Vil inspeksjonsretten avskjære reders rett til å påberope mangler senere i prosessen?

På bakgrunn av rettpraksis er reder pålagt en streng undersøkelsesplikt. I Rt 1953 s. 35 var faktum knyttet til et nybygg som fikk lekkasjer rett etter levering, grunnet mangelfull sveising under byggeprosessen. Verftet anførte at de var ansvarsfri grunnet at rederiets tilsynsmenn burde ha oppdaget mangelen under arbeidets gang. Retten konkluderte med at reder var ansvarsfri da han ikke å bebreide, siden feilene skyldtes forhold som de ansatte ved skipsverftet var ansvarlige for. Førstvoterende uttalte likevel at reder har en streng undersøkelsesplikt når han har en tilsynsmann på skipsverftet.

Selv om den overnevnte sak kan tale i retning av reder innsynsrett staturer en streng undersøkelsesplikt, vil det bero på en konkret vurdering hvorvidt han vil være avskåret andre misligholdsbeføyelser på grunn av innsynsretten. Om innsynsretten avskjærer reders avvisningsrett er en problemstilling som vil bli nærmere behandlet under punkt 4.3.

Hvis derimot reder har tatt en konkret kontroll over deler av byggeprosessen, det være seg at han bestemmer en lukeplassering på fartøyet eller lignende, vil denne

godkjennelsen være å anse som bindende for han. Det være seg selv om det har vært særskilt diskutert mellom reder og skipsverft.

4.2.5 Endringsarbeider underveis

4.2.5.1 Innledning

Arbeidet på nybygget, kan også modifiseres eller endres underveis i byggeprosessen, jfr. Ship 2000 artikkel 6. Denne retten til endringer, synes å innebære et kompromiss mellom de kontraherende parter. Det overordnede hensyn bak endringsreglene er ønsket om å åpne for fleksibilitet innenfor kontraktsforholdet, men med en rimelig opprettholdelse av kontraktens balanse mellom partene.

Reder har utstrakt rett til å få utført endringer, forutsatt at dette (1) ikke får negative følger for skipsverftets øvrige byggeprogram, (2) at partene er enige om eventuelle prisendringer eller (3) andre justeringer av avtalen som endringsarbeidet kan medføre, jfr. Ship 2000 artikkel 5 nr. 1. Det er imidlertid på det rene at skipsverftet ikke er forpliktet til å utføre noen endringer på nybygget før disse forutsetningene er oppfylt.

4.2.5.2 Behovet for endringsarbeider

Selv om skipet er beskrevet ned i minste detalj i spesifikasjonene og disse stemmer overens med byggeplanene, vil ikke byggingen ikke alltid skje i overensstemmelse med det som er forhandlet og fastsatt på kontraktsinngåelsestidspunktet. Det kan allikevel være behov for endringer. Dette kan skyldes en rekke forskjellige forhold. For eksempel kan reder underveis i byggeperioden bestemt seg for å bruke båten i et annet marked, han kan komme med nytt spesial utstyr eller andre tilleggsarbeider må utføres på skipet. I løpet av en byggeperiode kan det skje en rekke ting som påvirket reders krav til kontraktsgjenstanden. Det kan også være vanskelig for reder ved kontraktsinngåelsestidspunktet å forutse helt ut hvordan skipet skal se ut. Sentralt for alle endringene at reders har grunnleggende interesse i å få en kontraktsgjenstand som mest mulig samsvarer med hans behov og de eksterne krav på *leveringstidspunktet*, som kan være andre enn de behov/krav som var da kontrakten ble inngått. Dermed oppstår behovet for fleksibilitet innenfor kontrakten til å foreta nødvendige justeringer.

Etter Ship 2000 må endringer eller modifikasjoner nedfelles i skriftlig avtale. Dette er et absolutt krav. Kravet til skriftlig avtale om endring/tilleggsarbeider er satt inn i Ship 2000 for å sikre konkrete bevis for hva som er bestilt. Skriftligheten vil også kunne statuere hvordan endringene skal gjennomføres og hvilke konsekvenser de medfører. Dette er med på å skape klarhet mellom kontraktspartene. Dersom partene ikke enes underveis om eventuelle endringer eller endringsarbeider, fastsetter Ship 2000 artikkel 6 nr. 2 (b) at uoverensstemmelsene skal prosessuelt løses;

"(...) by arbitration in accordance with Article XIX."

4.2.5.3 Manglende skriftlig avtale

Manglende skriftlig avtale vedrørende en justering i kontraktspris/ endring i fremdriftsplan, vil kunne store konsekvenser for skipsverftet. Av Ship 2000 artikkel 6 nr. 1 fremkommer det at manglende avtale betyr at skipsverftet ikke vil være;

"entitled to any increase in the Contract Price, adjustments of Delivery Date or other adjustments, and the Contract will remain unchanged."

For eksempel kan partene være muntlig enige om endringer på nybygget, men de avtaler at det skriftlige skal nedfelles senere. I praksis¹⁵ synes det relativt ofte at endringer knyttet til fart, forbruk og lastekapasitet ofte avtales muntlig og uformelt mellom partene¹⁶.

¹⁵ I ND 1989 s. 379, var det snakk om ombygging av et større skip. Det var imidlertid ikke nedfelt i en skriftlig avtale, selv om byggekontrakten hadde en klar bestemmelse om at endringsarbeider måtte avtales skriftlig. Lagmannsretten uttalte at den ikke skriftelige avtalen om tillegg og endringsarbeider måtte aksepteres i den utstrekning det kunne sannsynliggjøres at slike avtaler utrykkelig eller stilletiende var inngått.

¹⁶ Meland (2006) s. 107.

En slik uformell og fleksibel tone fra skipsverftets side, kan imidlertid få store konsekvenser. Dersom de ikke er klar over at den nødvendige skriftligheten vil de ikke har rett til kompensasjon for de utgiftene som endringsarbeidene gir. Vider vil de heller ikke ha krav på utsatt leveringsdato, selv om endringsarbeidene viser seg å være tidskrevende. Hele kontrakten og kontraktsforholdet vil bestå som om endringsarbeidene aldri hadde funnet sted.

Under avhandlingenes punkt 7 vil det kontraktsrettslige lojalitetsprinsipp blir drøftet opp mot kontraktens regulering av endringsarbeider. Spørsmålet er hvorvidt reder vil være pålagt å opplyse skipsverftet om konsekvensene av manglende skriftlig avtale. Vil en han etter det ulovfestede krav til lojalitet være pålagt informere verftet om forholdene hvis verftet ikke selv er klar over det?

4.2.6 Testing, utprøving, sjøprøve.

Etter hvert som utrustningen på nybygget blir fullført, må de ulike systemene bli testet. Ship 2000 fastsetter at nybygget skal prøves og testes til sjøs, jfr. Ship 2000 artikkel 7;

"The Builder shall before delivery (...), notify the time and place for the sea trial of the Vessel."

Selv om deler av fartøyet og utstyret er testet, inspisert og godkjent av reder og klaseselskap i løpet av byggetiden, skal skipet testes tilstrekkelig før levering, jfr. også blant annet SAJ artikkel 6, AWES artikkel 4 og Newbuildcon klausul 27.

I praksis kan det være snakk om flere prøveturer. Det er ikke uvanlig at skipsverftet vil ha "egne" prøveturer forut for den "offisielle" turen. Skipsverftet skal gi notis til rederen minst 7 dager før prøveturen skal avholdes, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr.1.

Det er ikke krav etter Ship 2000 at reder skal erkjenne at notisen er mottatt, til forskjell fra SAJ artikkel 6 nr.1 og AWES artikkel 4 (a). Etter Newbuildcon klausul 27 skal også rederen bekrefte og erkjenne at notisen på sjøprøve er mottatt;

" the Buyer shall promptly acknowledge receipt of such notice".

Gjennomføringen av selve sjøprøven vil imidlertid bidra til å avdekke konkret feil ved skipet, eller det kan konstateres at nybygget er i kontraktsmessig stand, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4.

Hvis nybygget derimot er i kontraktsmessig stand, skal skipsverftet gi rederen skriftlig notis om fullføringen og når nybygget er leveringsklart. Hvis skipet blir akseptert av reder er aksepten av skipet er bindende og avskjærer senere avvisning, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 5. Betydningen av mangler avdekket ved sjøprøve i forhold til reders avisningsrett vil bli nærmere problematisert/behandlet under punkt 5.

4.3 Reders rett til avvisning

Som nevnt over skal levering av nybygget skjer når fartøyet er ferdig fremstilt i kontraktsmessig stand som beskrevet i kontrakt og spesifikasjoner, jfr. Ship 2000 artikkel 8;

*"delivery of the Vessel shall be effected forthwith upon **acceptance** thereof by the Buyer (...)"*.

Ordlyden henviser til reders aksept av skipet. Dersom skipet ikke er i kontraktsmessig stand, har reder en kontraktsfestet rett til avvisning, jfr. Ship 2000 artikkel 7;

"the Buyer shall not be obligated to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classifications Society and/or Regulatory Bodies."

Hvis skipet blir avvist under sjøprøven, skal verftet rette de avlagte mangler, for egen regning, så fort som mulig, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4 litra b,

“if the results of the sea trial demonstrate that the Vessel or any part or equipment thereof does not conform to the requirements of the Contract, or if the Buyer for other valid reasons rejects the Vessel, the Builder shall take all necessary steps to rectify such non-conformity”.

Avvisningen kan ha likviditetsmessig betydning for verftet. Betalingen av den siste “milestonen” forfaller ikke før skipet er klart for levering.

Avvisningen kan videre også være årsak til forsinkelse på fremdriftsplanene for andre skip under bygging på skipsverftet. Utbedring av mangler på et skip som skulle vært levert, vil som regel gå på bekostning av andre nybygg og kan forårsake betydelig forsinkelse på disse skipene. Hvilket igjen vil innebære at skipsverftet står i fare for å misligholde andre kontraktsforpliktelser.

På bakgrunn av dette vil eksistensen av reders avvisningsrett vil presse skipsverftet til riktig oppfyllelse av kontrakten. For å unngå en avvisning og utsatt levering, vil de gjøre sitt ytterste for å oppfylle kontraktsmessig.

4.4 Betydningen av avvisning når reder har en representant på skipsverftet i byggeprosessen

4.4.1 Kan reder avvise skipet når han har hatt en representant på skipsverftet i byggeperioden?

Reders avvisningsrett må sees i sammenheng med hans rett til innsyn i byggeprosessen, jfr. Ship 2000 artikkel 5.

Som vist over kan godkjenning av byggplaner/tegninger modifisere avvisningsretten, jfr. punkt 4.2.1.2. På lik linje kan det stille spørsmål til om reders rett til inspeksjon gjennom representant på skipsverftet kan medføre en innskrenket rett til avvisning.

Etter Ship 2000 artikkel 5 nr. 3 fremkommer det at reder rett til inspeksjon ikke medfører noen endring i skipsverftets forpliktelser;

"Inspection as described in this clause shall not constitute any changes in the Builder's obligations under the Contract".

Det innebærer at verftet har det fulle ansvar for feil og mangler på skipet. Ordlyden avskjærer verftets adgang til å anføre en eventuell ansvarsfrihet for mangler eller forsinkelse på skipet, grunnet tilstedeværelsen av reders representant. Følgelig vil ikke reder miste sin rett til avvisning selv om han har en representant på verftet, jfr. Ship 2000 artikkel 7, jfr. artikkel 5.

4.4.2 Representantens varslingsplikt

Dersom reders representant oppdager "feil" i skipsverftets byggeprosess er spørsmål om representanten skal opplyse skipsverftet om dette. Det er likegyldig hvordan "feilen" er oppdaget – det trenger for eksempel ikke være som følge av de pålagte undersøkelser.

Etter AWES og SAJ er det ikke tatt en slik eksplisitt plikt til å reklamere. Hvorvidt representanten etter disse kontrakten er pålagt opplysningsplikt, vil beror på en konkret vurdering, der det kontraktsrettlige prinsipp om lojalitet i kontraktsforhold har betydelig tyngde.

Etter Ship 2000 er spørsmålet om notifikasjon uttrykkelig regulert. Etter artikkel 5 (c) fremkommer det at;

*"In the event that the Representative discover any design, construction or material or workmanships which in his option **does not conform** to the requirements of the Contract, the Representative shall **as soon as possible** advise the Builder of such non-conformity."*

Dersom representanten oppdager feil, det være seg materielle feil eller arbeidsfeil, er han pålagt en kontraktsrettslig plikt til å notisere skipsverftet om dette, jfr. Ship 2000 artikkel 5 (c). Opplysningsplikten gjelder forhold knyttet til skipets "*design, construction or material or workmanship (...)*". Disse forholdene kan eksempelvis gjelde sertifikatpliktige forhold som kan innebære at skipet ikke kan leveres uten pålegg av klassen, eller det kan være forhold som ikke har betydning verken for klasse eller offentlige myndigheter. Et annet

spørsmål i den sammenheng er; hva om representanten, til tross for ordlyden i artikkel 5, ikke opplyser skipsverftet om de avdekkede feil. Hvilke rettsvirkninger inntreffer ved manglene notifikasjon?

4.4.3 Hva er konsekvensen av manglende reklamasjon fra reders representant?

Av juridisk teori¹⁷ fastsettes det at representantens manglende opplysning i første rekke ikke fritar verftet fra å måtte levere et skip uten pålegg, jfr. ordlyden i Ship 2000 artikkel 5 nr. 3. Skipsverftet må uansett levere et kontraktsmessig skip, selv om representanten har brutt sin plikt til å opplyse om eventuelle feil.

Etter bakgrunnsretten vil manglende notifikasjon under en alminnelig tilvirkningskontrakt heller ikke, *"føre til at kreditor taper sine mangelsbeføyelser selv om han ikke gjør debitor oppmerksom på uregelmessigheter ved produksjonen"*, jfr. Simonsen 1999 s. 305.

På den annen side fastslår Meland i sin kommentarutgave fast at reder imidlertid kan bli ansvarlig for *"merutgifter eller den ekstra tid Verkstedet kan bli påført ved at retting må foretas på et senere stadium i byggeprosessen"*, jfr. Meland (2006) s. 100. Dette standpunktet underbygges også av Simonsen som påpeker at en eventuell, *"fordyrelse av mangelsutbedring som følge av et for sent varsel, må kreditor helt eller delvis selv utbedre"*.

Sett at de avdekkede forhold som representanten mener bør eller skal endres, *"ikke har betydning for Skipets oppfyllelse av regelverket, og Skipet derfor likevel kan levers uten pålegg"*,¹⁸ da vil utgangspunktet imidlertid være at reder har det fulle ansvar og risikoen for manglende notis. Det betyr at han vil være ansvarlig for alle kostnader for retting eller endring som må gjøres på et senere tidspunkt.

¹⁷ Se Meland (2006) s. 100

¹⁸ Meland (2006) s. 100

4.5 Reders rett til kansellering av kontrakten

4.5.1 Innledning

I Ship 2000 har begge parter anledning til å kansellere byggekontrakten hvis en av partene misligholder sine forpliktelser, jfr. Ship 2000 artikkel 12.

Artikkel 12 regulerer både rederens og skipsverftets kanselleringsrett, jfr. artikkel 12 (1) til (3). I den videre fremstillingen vil jeg imidlertid kun se på rederens rett til kansellering.

Kanselleringsretten er en ensidig rett for rederen. Han har således ingen plikt til å kansellere kontrakten. Skipsverftet kan på ingen måte kreve at rederen skal kansellere kontrakten. Som skissert innledningsvis kan markedet være så godt at rederen er innstilt på å ta levering av nybygget, selv om skipet blir forsinket.

Ship 2000 reguleringer om kanselleringsadgangen er en klar ansvarsfraskrivelse til forskjell fra bakgrunnsretten. De ordinære misligholdsbeføyelsene vil dermed ikke komme til anvendelse. Problemstillinger knyttet til kontraktens ansvarsfraskrivelser og deres gyldighet vil bli drøftet under punkt 4.7.

4.5.2 Materielle vilkår for kansellering

4.5.2.1 Innledning

Som nevnt over er reders kanselleringsrett uttrykkelig regulert i Ship 2000, jfr. artikkel 4. Retten inntreffer i de tilfeller nybygget er betydelig forsinket (1), eller at skipet lider av mangler knyttet til kubikk (2), dødvekt (3) eller fart (4).

4.5.2.2 Bakgrunnsretten

Etter bakgrunnsretten er hovedvilkåret for å heve at det foreligger et *vesentlig kontraktsbrudd* fra medkontrahentens side. Det materielle innholdet i vesentlighetskravet beror på en helhetsvurdering der momenter knyttet til misligholdets art og omfang står sentralt. Etter rettspraksis er det uttalt at vesentlighetskravet vil være oppfylt dersom det

foreligger forhold som gir kreditor en "rimelig grunn for å si seg løs fra kontrakten," jfr. blant annet Rt 1998 s. 1510 og Rt 1999 s. 408.

4.5.2.3 Garanterte egenskaper

De materielle vilkårene for kansellering etter Ship 2000 knytter seg i første rekke til garanterte egenskaper på skipet. Kontrakten angir at ved (1) fartsmangler, (2) mangler ved bunkersforbruk og (3) mangler i dødvekt/kubikk har reder en rett til kansellering av kontrakten, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr. 2 til 5.

På lik linje som bakgrunnsretten, pålegger garantien skipsverftet, et rent objektivt ansvar dersom garantien blir brutt. Eksempelvis fremkommer det av kjøpsloven at tingen har en mangel "*dersom selgeren ved garanti eller på annen måte har påtatt seg ansvar for at tingen vil ha angitte egenskaper,*" jfr. kjl § 27 (2).

4.5.2.4 Forsinkelse

Som beskrevet tidligere kan også betydelig forsinkelse i levering, gi reder en rett til kansellering.

Etter Ship 2000 artikkel 4 nr. 1 (b) fremkommer det at dersom nybygget er over 180 dager forsinket etter leveringsdato vil kjøper har rett til å kansellere kontrakten;

"If the delay in delivery of the Vessel shall continue for a period in excess of 180 days after Delivery Date, the Buyer may at its option cancel the Contract."

Leveringen av skipet er den del av avtalen som skipsverftet må ta risiko for. Når de ikke klarer å oppfylle en så vesentlig del av avtalen er det rimelig at det inntre misligholdsvirkninger.

4.5.2.5 Antesipert mislighold

Rederen kan også få en rett til kansellering av kontrakten dersom det er klart at skipet vil være betydelig forsinket, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr.1 (d). Etter ordlyden fastsettes det at;

"If it can be established beyond any reasonable doubt that the Vessel will be delays for more than 180 days (...), the Buyer shall have a right to forthwith to cancel the Contract".

Forventet mislighold kan imidlertid oppstå andre steder i kontrakten, ikke bare i tilknytning til forsinkelse. For eksempel kan forventet mislighold oppstå i tilknytning til rederens manglende betalingsevne. Disse problemstillingene vil imidlertid ikke bli behandlet her.

Etter norsk bakgrunnsrett er kravene til forventet mislighold strenge. Kjøpslovens inneholder en rett til tilbakeholdelse av egen ytelse dersom "fremgår" at parten ikke vil opprettholde vesentlige deler av sine forpliktelser, jfr. blant annet kjl. § 61, avhendingsloven kapittel 6.

Etter Ship 2000 statueres det imidlertid at det forventede misligholdet må være;

"beyond any reasonable doubt".

Kontraktens ordlyd trekker i retning av at det stilles strengere krav til forventet mislighold enn hva bakgrunnsretten fastsetter. Det må være klart og uten enhver rimelig tvil at skipet er forsinket, før rederen kan kansellere kontrakten. Den såkalte "Aker- Reksten" saken¹⁹ er en god illustrasjon. Saken gjaldt saken levering av 4 tankskip der rederiet hevdet at de ikke trengte å betale for første termin, siden de mente at skipsverftet ikke ville makte å levere rettidig. Voldgiftsretten uttalte at "antesipert mislighold bare kan påberopes når det godtgjøres at forutsetningen for riktig ytelse ikke er tilstedet, og slikt bevis ble ikke ansett for å være ført". Skipsverftet ble følgelig tilkjent erstatning.

¹⁹ Jfr. ND 1985 s. 201.

Klausulen om antesipert mislighold vil imidlertid kunne virke preventivt på en rekke skipsverft. I fare for å miste kontrakten, vil de opprettholde aktiviteten i byggeprosessen. Fare for antesipert mislighold vil bidra til at skipsverftet bygger kontraktsmessig.

4.5.2.6 Virkning av kansellering

4.5.2.6.1 Bakgrunnsretten

Etter bakgrunnsretten vil heving av en kontrakt innebære at partenes forpliktelser opphører, jfr. Hagstrøm(2006) s. 409;

"hevning innebærer at kreditor opphever partenes gjensidige rett og plikt til å oppfylle avtalen in natura, for det krav han har mot den annen part, er mislighold."

Lignende utgangspunkt fremkommer etter kjøpsloven § 64 der det heter at;

"Når kjøpet heves faller partenes plikt til å oppfylle kjøpet bort."

Dersom en tilvirket gjenstand er kommet langt i en byggeprosess, vil spørsmålet være om hevning bare kan skje ex nunc eller ex tunc. Men hevning ex nunc menes at hevningen bare kan skje med virkning for fremtidige ytelser, mens ex tunc innebærer at hevningen tillegges en retroaktiv virkning.

For visse kontraktstyper kan heving imidlertid bare skje med virkning for fremtiden ("ex nunc"). Dette er hovedregelen for kontraktstyper der ytelsene ikke kan tilbakeføres. Eksempelvis vil hevning ex nunc være hovedregel i entrepriseavtaler og husleieavtaler. Det vil innebære at dersom en kjøper overtar en uferdig eller mangelfull bolig, så finner han en ny entreprenør som kan fullføre eller utbedre den. At hevningen virker fremover i tid er også normalreaksjonen i husleieforhold og arbeidsforhold – leietakeren blir oppsagt etter husll. § 9-9 med virkning fremover i tid.

Dersom restitusjon av gjenstanden imidlertid er mulig, skal den leveres tilbake i vesentlig samme stand og mengde som den ble mottatt. Hevningen skjer med tilbakevirkende kraft (ex tunc), og partene skal tilbakeføre ytelsene som de allerede er presentert. Dette prinsippet fremkommer av samtlige kjøpsrettslige lovbestemmelser, jfr. blant annet kjøpsloven § 66 og dens parallellbestemmelser i avhendingsloven § 4-4 (2) og forbrukerkjøpsloven § 49 (2). I den sammenheng inneholder loven ofte regler om at partene også skal betale erstatning for den avkastning de har hatt av tingen i den tiden de har sittet med dem, jfr. blant annet kjl. § 65.

4.5.2.6.2 Virkningen av kansellering etter Ship 2000

Etter Ship 2000 vil virkningen av kansellering kun vil gi reder et krav om tilbakebetalingen av de innbetalte beløp, samt at verftet er pålagt returnering av kjøperens utstyr.

Slik kontrakten er utformet er kanselleringen et utslag av hevning ex tunc, jfr. Ship 2000 artikkel 12;

"The Builder shall also return the Buyer's Supplies, or if they cannot be returned, the Builder shall pay to the Buyer an amount equal to the Buyer's costs for such equipment."

Siden reder kun har et krav på begrenset erstatning gjennom tilbakebetalingen, fastsetter kontraktene en klar forpliktelse om at skipsverftet må gi reder en tilbakebetalingsgaranti (refund guarantee), jfr. Ship 2000 artikkel 3 (3). Reder forpliktes til å innbetale terminene etter artikkel 3 forfaller ikke dersom verftet ikke fremskaffer denne sikkerheten. Dersom reder rettmessig kansellerer kontrakten vil han ha et rettmessig krav på sine innbetalninger, da kravene også er garantert for. I den forbindelse er det naturlig å nevne at AWES ikke inneholder en slik garanti forpliktelse. Etter AWES artikkel 7 vil reder måtte håpe på at skipsverftet er i stand til å betale tilbake de forskuddsbetalte terminer. Dette kan være noe av grunnen til at formularet har vært mindre anvendt i kommersiell sammenheng.

4.6 Reders rett til erstatning

Dersom reder velger å kansellere kontrakten opphører partenes kontraktsforpliktelser, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr.1.

4.6.1 Bakgrunnsretten

Etter bakgrunnsretten er utgangspunktet at den misligholdende part er ansvarlig for hele den annen parts økonomiske tap, så lenge dette står i faktisk årsakssammenheng med betalingsmisligholdet, jfr. blant annet kjl. § 67. Parten skal ha dekket sin positive kontraktsinteresse. Med positiv kontraktsinteresse menes erstatningen skal utgjøre den økonomiske forskjellen mellom den situasjon parten er i etter misligholdet og den situasjon han ville vært i dersom kontrakten hadde blitt riktig oppfylt. Motsetningen er den såkalte negative kontraktsinteresse som først og fremst i visse ugyldighetssituasjoner er gjenstand for erstatning.

4.6.2 Erstatningsutmålingen

Til forskjell fra bakgrunnsretten har reder etter Ship 2000 kun krav på en begrenset erstatning dersom kontrakten blir kansellert. Ordlyden fastsetter at reder ikke kan kreve annen kompensasjon enn hva som er avtalt på forhånd, jfr. Ship 2000 artikkel 12 nr.1;

*"Save for the Builder's obligation to refund amounts as set out above, the Builder shall have **no liability for any other loss** suffered by the Buyer caused by a cancellation pursuant to this Article XII, clause A, first paragraph".*

Reder vil ikke ha krav på den forhåndsavtalte erstatningen, men kun ha en rett på tilbakebetaling av innbetalte terminer med tillegg av avtalte renter, jfr. Ship 2000 artikkel 4 og artikkel 7 nr.1 (4). Sanksjonene er uttrykkelig alternative, og enhver anførsel om at de

er kumulative vil bli avskåret.²⁰ Hvis reder lider andre tap vil disse ikke være gjenstand for kompensasjon.²¹ Hvorvidt rederen kan ha rett til å kreve kompensasjon på annet grunnlag vil bli nærmere drøftet i punkt 4.7.

For å sikre skipsverftets tilbakebetalingsforpliktelse av dette krav, er skipsverftet pålagt å gi rederen en tilbakebetalingsgaranti. Denne "refund guarantee" skal dekke alle innbetalinger, samt den avtalte rente, jfr. Ship 2000 artikkel 3 nr. 3.

4.7 Kontraktens ansvarsregime har elementer av ansvarsfraskrivelser - i hvilken grad vil de aktuelle kontraktsbestemmelser kunne tilsidesettes etter norsk bakgrunnsrett?

4.7.1 Innledning

Slik Ship 2000 er utformet, vil partene ha kjennskap til hvilke konsekvenser som inntreffer ved mislighold. At partene har satt seg konkret inn i kontraktens og dens misligholdsvirkninger vil være nødvendig, da innholdet i gir klare begrensninger²² i hvilket ansvar skipsverftet ellers kunne ha kommet i, jfr. eksempelvis ordlyden i artikkel 4;

*"the Builder **shall not** in any way be **responsible** or **liable** for any other consequence by way of damages or otherwise as a consequence of any of the matter hereinafter set forth in the Article IV (...)"*

²⁰ Dette skillet kommer klarere frem i AWES artikkel 6 litra c der ordlyden presiserer at ; "the PURCHASER, **as an alternative** to receiving the above mentioned liquidated damages, shall have the option to terminate this CONTRACT" (min utheving).

²¹ Artikkel 12 nr. 1 samsvar med vanlig praksis i skipsbygging. Reder har kun krav på en begrenset erstatning, jfr. AWES art 11 og 19, SAJ artikkel 10 (3) og Newbuildcon klausul 39 (e).

²² Denne begrensningen basert på anerkjent kutyme innen internasjonale skipsbyggingskontrakter, jfr. SAJ artikkel 2 og AWES artikkel 5 og 6.

Utgangspunktet er at partene har frihet til å avtale seg ut av bakgrunnsrettens ansvarsregler, herunder å beskjære dem ved å avtale ansvarsbegrensninger.

Skipsverftet har fraskrevet seg erstatningsplikt utover den erstatning som kontrakten selv fastsetter, jfr. Ship 2000 artikkel 4 og 12. Formålet med ansvarsfraskrivelser er i første rekke å skape forutberegnelighet i kontraktsforholdet. Partene vil ha en mulighet til å vite hvilke konsekvenser et eventuelt mislighold av kontrakten vil medføre.

På bakgrunn av rettspraksis fremkommer at det er adgang til å fraskrive seg ethvert erstatningsansvar, bare ikke ansvar for forsettlig eller grov skadevoldelse på ledelsesnivå, jfr. blant annet RT 1948 s. 370. Hagstrøm²³ problematiserer imidlertid forankringen i Rt 1948 s. 370, basert på en senere rettspraksis, men jeg går ikke videre inn på denne problematiseringen. Det synes å være dagens rettsoppfatning at det er adgang til å fraskrive seg ethvert erstatningsansvar, bare ikke ansvar for egen forsettlig eller grov skadevoldelse. Med forsett og uaktsom handling fra skipsverftet side, menes handlinger som verftet har bevisst har utført. Grensen ned til grovt uaktsomhet er imidlertid ikke lang, og synes å kunne likestilles.²⁴

Sett at et skipsverft med vilje har unnlatt å bygge på et skip grunnet at det allerede er forsinket. Vil dette kunne oppfylle kravet til forsettlig skadevoldelse? I kommersiell sammenheng har det enkelte ganger oppstått problemer ved utradisjonelle verft, der de med vilje har unnlatt å bygge på nybygg siden de allerede har vært forsinket. I de tilfellene har skipsverftene prioritert andre skip og latt de allerede forsinkede prosjektene stå. Kan reder kreve erstatning dersom skipsverftets ledelse handler forsettlig eller uaktsomt?

²³ Se Hagstrøm (2003) s. 624.

²⁴ Grensen mellom forsett og grov uaktsomhet vil ikke bli behandlet nærmere.

4.7.2 Kan reder kreve erstatning for sitt fulle beløp som han lider som følge skipsverftet forsettlig eller uaktsomme handling?

I tilfeller der det imidlertid foreligger grovt uaktsomhet eller forsettlig mislighold fra skipsverftets ledelse²⁵ blir spørsmålet om ansvarsbegrensning for redusert erstatning kan settes til side? Vil reder kunne kreve erstatning for sitt fulle beløp som han lider som følge av skipsverftet forsettlige eller uaktsomme handling?

Som presisert over vil grov uaktsomme eller forsettlige handlinger fra skipsverftets ledelse, kunne til at ansvarsbegrensninger kan tilsidesettes. Meland²⁶ uttrykker i imidlertid i sin juridiske fremstilling av Ship 2000 at kontraktens ansvarsbegrensninger kan bli tilsidesatt dersom de kan virke urimelige, men han understreker at *"det skal mye til for at dette skal skje."*

På bakgrunn av overnevnte teori og rettspraksis er det på det rene at skipsverftet egne forsettlige og uaktsomme handlinger ikke kan fravikes gjennom ansvarsfraskrivelser. Dette kan eksempelvis være unnlatelse av å gjøre handlinger på båten som er i strid med kontrakten. Sett at kontrakten inneholder en spesiell klausul om knyttet til skipets montering. Dersom skipsverftet bevisst unnlater å montere dette, i visshet om at reder vil lide et betydelig tap, kan dette føre til at reder har et krav om erstatning for det tapet han lider. I en slik situasjon vil det ikke være tvil om at den unnlatende monteringen er en bevisst handling fra verftets side. De ville underveis i byggeprosessen hatt et rimelig handlingsalternativ til å begrense tapet til reder.

Basert på overnevnte drøftelse vil reder kunne kreve erstatning for tap han lider grunnet skipsverftets forsettlig/uaktsomme handlinger. Dersom verftet ledelse utfører en skadevoldende handling vil kontraktens ansvarsfraskrivelser kunne settes til side.

²⁵ Ansvarsfraskrivelse for ansatte til forskjell fra "egne" handlinger, vil ikke bli behandlet i denne avhandlingen.

²⁶ Se Meland (2006) s. 184.

Hvorvidt den enkelte handling er å anse som forsettlig eller uaktsom vil bero på en skjønnsmessig helhetsvurdering. Men dersom det kan konstateres en forsettlig/uaktsom handling vil reder kunne kreve sitt tap erstattet og skipsverftets handlinger vil tilsidesette ansvarsregime.

4.7.3 Kan skipsverftets forsettlig/uaktsom opphold i byggeprosessen – medføre at kontraktens ansvarsregime blir satt til side?

Jeg har blitt fortalt at det innen skipsbygging har vært et problem at skipsverftene stopper å bygge på nybyggene.

Problemet har særlig utspilt seg når markedet har vært "booming". Etterspørselen etter skip har vært stor og verftene har ikke alltid vært i stand til å oppfylle sine forpliktelser. De kan for eksempel ha overkontrahert, hvilket har bidratt til for mange forpliktelser og følgelig forsinkelser og byggestopp. I kommersiell sammenheng har det vært eksempler på at halvferdige skip har ligget på verftene uten at byggeprosessen har fortsatt. Spørsmålet er hvorvidt et opphold i byggeprosessen kan medføre en kanselleringsrett, eller om reder uansett kan kreve kompensasjon for det tap han lider på grunn av byggestansen.

Oppholdet i byggeprosessen kan sees i to forskjellige forbindelser. For det første kan et opphold i byggeprosessen oppstå der skipsverftet rent faktisk beslutter og ikke bygge på skipet – de (1) prioriterer byggingen av et annet skip. For det annet kan oppholdet skyldes at verftet har organisert (2) prosjektstyringen av byggeprosessen for dårlig.

Et usakelig opphold under byggeprosessen er ikke skriftlig regulert i Ship 2000.

I juridisk teori²⁷ er det imidlertid anført at en slik situasjon vil falle under et antesipert mislighold, jfr. Ship 2000 artikkel 4. Hvorvidt det foreligger et antesipert mislighold vil

²⁷ Se Meland (2006) s. 180.

bero på en konkret antesipert misligholdsdrøftelse. Spørsmålet er da om det konkrete oppholdet er å anse som så betydelig at skipet ikke vil kunne leveres i tide? I den forbindelse henviser jeg til redegjørelse over om antesipert mislighold, jfr. punkt 4.5.2.5.

Opphold i byggeprosessen er imidlertid regulert i andre internasjonale byggekontrakter. Etter Newbuildcon klausul 39 er rederen gitt en rett til å kansellere kontrakten dersom verftet stopper sitt arbeid på nybygget. Skipsverftet misligholder sine forpliktelser dersom de ikke kontinuerlig arbeider på skipet;

"the Buyer shall have the right to terminate this Contract (...) if the Builder fails to perform any work relating to the construction of the Vessel for a running period of at least the number of days stated in BOX 22 (...)"

Som jeg nevnte innledningsvis er Newbuildcon en av de nyere standardkontraktene. Mye tyder på at klausul 39 er et utslag av de problemstillinger som oppstod i forbindelse markedets høye verdier tre år tilbake. Problemet var at på grunn av den store etterspørselen etter skip så etablerte det seg nye aktører i skipsbyggingsindustrien. Ved disse "nye" verftene oppstod det imidlertid tilstodighet problemer, både i forhold til organisering, levering og kvalitet. Dette medførte at nybyggene ble forsinket, enten fordi verftene prioriterte andre aktører men også fordi de verken hadde kompetanse eller erfaring innen skipsbygging. Dette bidro til at det ble stans ved enkelt av stasjonene i byggeprosessen. Verftene klarte rett og slett ikke å organisere den suksessive byggingen av skipene. Av den grunn oppstod behovet for uttrykkelig regulering av opphold i byggeprosessen.

Hvorvidt oppholdet er å anse som forsettlig/ uaktsom handling av skipsverftet ledelse, beror på en skjønnsmessig helhetsvurdering, jfr. punkt 4.7.2.

Dersom et skipsverft (1) bevisst stopper opp byggeprosessen på et skip for å prioritere et annet, er det mye som tyder på at dette er å anse som en forsettlig/ uaktsom handling fra

ledelsens side. Prioriteringen av bygging på et annet skip vil typisk være tatt av ledelsen, for eksempel fordi det vil lønne seg kostnadsmessig. Verftet kan for eksempel se at skip A vil bli forsinket og av den grunn prioriterer å bygge på skip B for å få levert B i tide. Fortjenesten er større på å få levert skip B, og i og med at skip A allerede er forsinket. Denne avgjørelsen må være å anse som en forsettlig handling, og vil dermed sette til side kontraktens ansvarsregime.

Videre vil også et opphold også skyldes verftets (2) manglende prosjektstyring av skipsbyggingsprosessen. Spørsmålet er hvorvidt verftets konkrete feil av byggestyringen – og organisering av byggeprosessen, er å anse som forsettlig eller uaktsom handling.

Basert på drøftelse over er det mye som tyder på at skipsverftets feil i byggestyringen må kunne anses som en uaktsom handling. Skipsverftet har for eksempel ikke klart å hente inn underleverandører til de bestemte tidspunkter som byggeprosessen krever. Som vist under punkt 4.2. er hver del av byggeprosessen avhengig av hverandre. Hvis det stopper opp i et ledd, vil det bli forsinkelser ved alle senere ledd. Dersom skipsverftet mangler organisering, som igjen kan medføre forsinkelser, vil mye tyde på at dette er en uaktsom handling fra skipsverftet side. Verftet må kunne forventes å ha tilstrekkelig med ekspertise og erfaring. Feil i organiseringen av byggestyringen må dermed kunne anses som en uaktsom prosjektstyring fra skipsverftets ledelse, og vil på lik linje med overnevnte opphold, kunne tilside sette kontraktens ansvarsfraskrivelser.

5 Kansellering ved kombinasjoner av mangler og forsinkelse

Som nevnt innledningsvis har kansellering av nybyggingskontrakter vært høyst aktuelt det siste året. Grunnet kollapsen i markedet har redere søkt etter muligheter til å kunne bringe de inngåtte byggekontraktene til opphør. Det vil da bli sterkere fokus på faktiske og juridiske forhold enn i normale tider.

5.1 Forholdet mellom mangler og forsinkelse

Særlige problemer kan oppstå der det avdekkes mangler før levering, og skipet avvises av reder. Om kanselleringsdato nærmer seg vil slik avvisning kunne resulter i en forsinkelse som gir reder rett til å kansellere. I slike situasjoner kan det tenkes at reder kan benytte sin avvisningsrett for å komme i kanselleringsposisjon. Kan han anføre så mange mangler før levering at verftet overskrider kanselleringsdatoen, jfr. Ship 2000 artikkel 7? Kan avvisningsretten på denne måte føre til at kontrakten blir kansellert? En kansellering vil da formelt skje på bakgrunn av forsinkelse, men reelt kan kanselleringen være et resultat av mangler og avvisning.

Nedenfor vil jeg si noe om dette forholdet mellom mangler, avvisning og forsinkelse. Selv om det er på det rene at skipet lider av mangler, vil det være nødvendig å vurdere om skipets mangler er av en slik art at avvisningen er berettiget. Dette fordi ikke enhver mangel gir rett til avvisning.

Retten til avvisningen er ikke absolutt. Hvis manglene er å anse som "*minor importance*"²⁸ og skipsverftet ikke er i stand til å korrigere forholdet innen *rimelig tid*, vil verftet kunne kreve at reder tar levering, jfr. artikkel 7 nr. 4.

Retten til å kreve levering gjelder kun under forutsetning av at verftet påtar seg (1) å korrigere manglene for egen regning så snart som mulig, og at skipsverftet (2) holder

²⁸ Tilsvarende formulering er lagt til grunn i Bimcos Newbuildingcon klausul 27 (d) (iv); "*If the Delivery Defects are of **minor importance** (...)*".

reder skadesløs for ethvert tap som oppstår som følge av dette, inkludert tidstap, jfr. punkt 4.3.

Hva som ligger i ordlyden mindre betydning og innen rimelig tid, må avgjøres konkret og vil variere fra skip til skip. I første rekke vil mangler som har betydning for sikkerheten og mannskapet til skipet være å anse som betydningsfulle. Det vil også mangler som knytter seg til skipets tekniske eller kommersielle drift.

Manglenes betydning i forhold til avvisningsretten ble drøftet inngående den såkalte "Fernbay – saken".

I dommen, konkluderte voldgiftsretten med at reder har en rett til avvisning av nybygg når det foreligger betydelige mangler. Avvisningsretten er et utslag av "Kontraktens natur, på bakgrunn av hensiktsmessighet, rettferdighet og det ansvar som er fordelt i Kontrakten". Voldgiftsretten fastsatte imidlertid at dersom nybygget lider av ubetydelige mangler, kan det kunne gjøres unntak fra avvisningsretten, særlig i de tilfeller det er viktig for verftet å få skipet levert. Dette vil eksempelvis være i de tilfeller de økonomiske konsekvensene av forsinket levering vil bli uforholdsmessig tyngede for verftet.

Dommen er basert på skipsbyggingskontrakten av 1981, der ordlyden ikke var den som finnes i Skip 2000.²⁹ Ordlyden etter den forrige versjonen statuerte en begrenset plikt til avvisning dersom mangelen ved skipet ikke var å anse som "*vesentlig*". Etter Ship 2000 heter det mangelen er av "*mindre bytning*" så er avvisningsretten avskåret. Kontrakten har imidlertid ingen definisjon av begrepet "*mindre betydning*".

²⁹ Etter den skipsbyggingskontrakten av 1981, var ordlyden "*hvor mangelen som fører til pålegg eller pålegget ikke er vesentlig (...)*" (min utheving).

Med hjemmel i "Fernbay saken" vil avskjæring av avvisningsretten bero på en helhetsvurdering, der manglenes ubetydelighet må veies mot avvisningens betydning for verftet.

Dersom reder vil kunne bruke skipet til sitt formål og han blir kompensert for sitt økonomiske tap, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4, tyder mye på at verftet kan kreve levering. Selv om skipsverftet kan kreve leveringen gjennomført, vil de ha gjort det som er nødvendig for å utbedre manglene og få skipet så nært kontraktsmessig standard som mulig. Det må være konstatert at feilene ikke er mulig å rette de opp.

5.2 Forholdet mellom forsinkelse av reders utstyr og kansellering

Som vist over har reder rett til å kansellere kontrakten hvis skipet er forsinket 180 dager etter kontraktsmessig leveringsdato, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr. 1 (b), jfr. punkt 3.5.

Problemer knyttet til reders rett til avvisning av skipet før levering, kan oppstå dersom det er forsinkelse på levering av reders utstyr (Buyer's Supplies) forsinket. Særlig kommer avvisningen på spissen hvis gjenværende tid før kanselleringsdatoen er knapp. Et nybygg kan for eksempel være tidsmessig i rute og samsvar med kontraktsmessig byggeprogram, men grunnet reders forsinkede levering av utstyr, blir byggeprosessen forsinket, jfr. Ship 2000 artikkel 5 nr, jfr. artikkel 16.

Etter Ship 2000 artikkel 16 nr 1 (d) fremkommer det at;

*"should the Buyer fail to deliver any of the Buyer's Supplies within the time designated, the Delivery Date shall be **automatically extended** for the period by which the failure actually caused a delay in the delivery of the Vessel".*

Dersom reder er forsinket i leveringen av sitt utstyr vil skipets leveringsdato bli utsatt. Levering av reders utstyr er kontraktsmessig underlagt reders ansvar og risiko, jfr. Ship 2000 artikkel 16 nr.1 (a), jfr. punkt 4.2.4.1. Dersom han er forsinket i sin leveranse, synes det rimelig at leveringstiden for skipet automatisk blir forlenget med den forsinkelse som

dette medfører for skipsverftet. Den automatiske forlengelsen skjer uten at skipsverftet trenger noen egen notifikasjon om dette, jfr. Ship 2000 artikkel 16 nr. 1 (d).

Dersom forsinkelsen av reders utstyr skjer nært opp til kanselleringsdato kommer kombinasjonen av kansellering og forsinkelse på spissen. Vil en forsinkelse av reders utstyr og forlengelse av leveringsdato innebære at kanselleringsdatoen kan bli overskredet, og gi rederen en rett til å kansellere kontrakten på grunn av sin egen forsinkede levering? Vil reder kunne spekulere i at hans forsinkede levering av spesialutstyr kan medføre en kansellering av kontrakten?

Det er imidlertid kontraktsfestet i Ship 2000 artikkel 16 nr. 1 (e) at dersom forsinkelsen overskrider 30 dager har skipsverftet en kontraktsmessig rett til å fortsette sitt arbeid på skipet;

"If delay in delivery of any of the Buyer's Supplies exceeds thirty (30) days, then, the Builder shall be entitled to proceed with the construction of the Vessel (...)".

Det betyr at dersom forsinkelsen av reders utstyr varer mer enn 30 dager har skipsverftet en rett til å forsette byggingen uten installering av utstyret med mindre forsinkelsen er forårsaket av Force Majeure, jfr. Ship 2000 artikkel 16. Dersom skipsverftet har rett til å forsette byggeprosessen, vil fremdriften skje uten reder installasjoner. Det betyr at ved levering vil reder være forpliktet til å ta levering av skipet, slik det er bygget, selv om det innebære at skipet ikke har **ikke** er kontraktsmessig, jfr. Ship 2000 artikkel 16 nr. 1 (e). På denne måten vil kontrakten statuere en avskjæring av reders normale avvisningsadgang, jfr. Ship 2000 artikkel 7 og punkt 3.3.

5.3 Sammenfatning

Hvis skipet ved levering ikke er i kontraktsmessig stand, kan reder avvise skipe og kreve at skipsverftet utbedrer manglene, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4.

Hvorvidt partene er uenige om det faktisk foreligger en mangel, vil avgjørelsen bero på en tolkning av kontrakten. Dersom skipet avviker fra hva partene har avtalt, vil det foreligge en mangel og reder kan avvise skipet.

I tilfeller der partene er enige om at skipet lider av en mangel kan det oppstå problemer knyttet til mangelens art. Hvis mangelen er mindre betydningsfull og skipsverftet ikke innen rimelig tid før levering kan avhjelpe feilen, kan rederen bli pliktig til å ta levering av fartøyet, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4. Hvorvidt mangelen er av uvesentlig karakter, vil bero på en helhetsvurdering. Etter en gjennomgang av rettspraksis vil mangelens betydning måtte avveies mot avvisningens betydning for skipsverftet. Dersom mangelen er å anse som mindre betydningsfull og utsatt levering er klart uheldig for verftet, vil dette tale for levering, selv om skipet ikke er kontraktsmessig.

Når det gjelder tidsperioden forut for kanselleringsdato er dette en sårbar periode. Dersom reder står for levering av utstyr til skipet (Buyer's Supplies), vil hans forsinkede levering kunne medføre at skipets totale fremdriftplan blir forsinket. Ship 2000 fastsetter imidlertid at reder selv har risikoen for forsinkelse når utstyret skal leveres av han, jfr. artikkel 16. Dersom hans sene levering forsinker byggeprosessen, vil endelig leveringsdato blir forskyvet, jfr. Ship 2000 artikkel 16. På denne måten avskjærer Ship 2000 reders adgang til å spekulere i at **hans egen** forsinkelse kan bidra til kansellering av kontrakten.

En annen problemstilling er reders adgang til å kunne spekulere i at påberopelse av mangler og avvisningsrett kan bidra til overskridelse av kanselleringsdato.

Basert på drøftelse over har reder en kontraktsfestet rett til å gjøre gjeldene mangler ved skipet før levering, så lenge manglene er så betydningsfulle at han har en rett til avvise skipet, jfr. Ship 2000 artikkel 7. Det er imidlertid klart at skipsverftet ikke vil måtte godta ethvert mangelskrav fra reder, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4 (d). Hvorvidt avvisningsretten til slutt kan medføre overskridelse av kanselleringsdato, vil bero på om skipet er i

kontraktsmessig stand eller ikke. Dersom reder imidlertid har rett til å avvise skipet, og avvissningen medfører at kanselleringsdato passerer, vil reder har rett til å kansellere skipet, jfr. Ship 2000 artikkel 4 nr. 1. Kanselleringen vil da formelt ha skjedd på bakgrunn av forsinket levering, selv om den reelt er et utsalg av mangler ved skipet.

6 Reders misligholdsbeføyelser der klasseselskapet har utstedt "rene" klassepapirer

6.1 Klassebegrepet og problemstilling

Før et skip skal levers må nybygget være designet og bygget i overensstemmelse med klasseselskapets klassebetegnelse, jfr. blant annet Ship 2000 artikkel 2 nr. 3. Lignende klassekrav fremkommer også av SAJ artikkel 1 nr. 3, Newbuildcon klausul 1 nr. 3 og AWES artikkel 1 (c). Hvis skipet derimot ikke er i overensstemmelse med klassens krav, kan reder avvise skipet, jfr. Ship 2000 artikkel 7 nr. 4.

Klassebegrepet er imidlertid ikke helt entydig. I det følgende blir det derfor nødvendig å operere med to adskilte begreper: materiell og formell klasse.

At et skip har klasse i materiell betydning betyr at skipet faktisk eller materielt på et visst tidspunkt oppfyller de tekniske krav som stilles til vedkommende klasse. Kravene er angitt i selskapets klasseregler.

Formell klasse betyr at klassen attesterer at skipet på et visst tidspunkt oppfylte kravene og at det står under oppsyn av vedkommende selskapene etter reglene som gjelder for dette. Det betyr at når klassesertifikatet er i orden har skipet følgelig formell klasse. Det innebærer likevel ikke at de materielle vilkårene nødvendigvis er oppfylt. Det er ikke helt upraktisk at det er utstedet "rene" klasse sertifikater selv om skipet faktisk ikke oppfyller klassens krav. Dette vil normalt skyldes at klassens representant ikke har gjort et godt nok arbeid.

Som drøftelsen nedenfor vil behandle, har det vært et kommersielt og juridisk problem at enkelte classeselskap formelt har utstedt klassepapirer, til tross for at nybyggene ikke materielt har vært av en slik kvalitet. Spørsmålet blir om utstedelse av formelle klassepapirer får betydning for reders avvisningsrett.

6.2 Kravet til klassifisering

Etter Ship 2000 artikkel 2 nr. 3 fremkommer det at skipet før levering må være i overensstemmelse med classeselskapets regler og statutter;

"the Vessel, including its machinery, equipment and outfitting shall be designed and constructed in accordance with the rules and regulations of the Classification Society (...)".

Selv om klassen normalt sett blir engasjert av skipverftet, er selskap allikevel pålagt å føre en objektiv kontroll av skipet underveis i byggetiden. På bakgrunn av grundig innblikk i byggeperioden vil klassens inspektør ha innblikk i de fleste prosessene som er foretatt på skipet, og han vil ha godt nok grunnlag for å vurdere om skipet skal få rene klassepapirer eller ikke.³⁰

Klasses godkjenning av nybygget har betydning i ulike tilfeller. Reder vil normalt sett kunne nekte å ta levering av skipet, før fartøyet har rene klassepapirer, jfr. blant annet Ship 2000 artikkel 7 nr 4 (d), Newbuildcon klausul 27 og SAJ artikkel 4 (d). Det innebærer at leveringsdatoen for skipet vil bli utsatt inntil klassifikasjonsselskapet utsteder papirer for at skipet tilfredsstiller de kravene som stilles til klassen.

Det har ikke vært enkelt å få erstatning fra klassen for feil eller forsømmelser som klassen har gjort. Som oftest vil disse selskapene ha strenge ansvarsfraskrivelser i sine

³⁰ Inspektøren vil kunne inspisere materiale, utstyr og annen arbeidsutførelse.

kontraktsvilkår strenge ansvarsfraksivelser som omfatter alt unntatt grov uaktsomhet eller forsett fra ledelsens side.

Spørsmål knyttet til skipets klasse og utstedelse av klassepapirer har vært gjenstand for prøvelse for domstolene. I de fleste tilfeller har tvistene imidlertid vært knyttet til mangler ved leverte nybygg, som rederne har ment at klasseselskapet **burde** ha oppdaget før levering. Problemstillingen i dette tilfellet knytter seg derimot til de tilfeller der skipsverftene mener at klasseselskapets godkjenning avskjærer reders avvisningsrett. Spørsmålet er om reders rett til avvisning er avskåret dersom klassen har utstedt formelle klassepapirer.

6.3 Blir reders avvisningsrett avskåret dersom klasseselskapet har utstedt rene formelle klassepapirer?

Slik jeg har forstått det har man i kommersiell sammenheng sett eksempler på at klasseselskapene utsteder formelle godkjenninger på tydelig mangelfulle skip.

Spørsmålet om betydningen av at nybygget er "formelt" godkjent av kvalifikasjonsselskapet var oppe for Høyesterett i ND 1914 s. 337. Flertallet bemerket at *"hverken Veritas eller Sjøfartsdirektoratets godkjenninger av skipet kan virke befriende for de innstevnte i henseende til det økonomiske ansvar for feil ved skipets bygning eller konstruksjon"*, jfr. ND 1914 s. 337. At klassens godkjenninger ikke er tilstrekkelig ble også videre fastslått i senere avgjørelser I ND 1954 s. 56 kom voldgiftsretten til samme resultat som avgjørelsen i 1914. I denne dommen presiserte også retten at klassens godkjenning ikke er tilstrekkelig for å avslå retten til avvisning.

I juridisk teori er det anført at klassen i sitt arbeid ikke skal la seg påvirke av partene. Selv om skipsverftet har gode forbindelser til klasseselskapet eller klassens representant, skal ikke det kunne påvirke avgjørelsen av skipets standard. Det er klassens statutter og de offentlige regler som skal være styrende for hvorvidt skipet har oppfylt de nødvendige kriterier.

Meland anfører i sin fremstilling at siden klassegodkjennelsen er overlatt til inspektørens skjønn, *"er det ikke egnet til å forbause noen dersom inspektøren(som gjerne er en lokalt ansatt som bor samme sted som Verftet har sitt anlegg) har en tendens til å ville ha sympati for Verftet"*.³¹

Ole Lund³² har tidligere uttalt at *"det er en utbredt oppfatning at såfremt klassifikasjonsinstitusjonen har godkjent konstruksjonen, foreligger ingen mangel"*. Men han konkluderer i sin artikkel med at *"oppfatningen ikke er riktig, idet man i klassens godkjennelse ikke kan legge mer enn en presumpsjon for at ytelsen er kontraktsmessig"*.³³

Med hjemmel teori og rettspraksis tyder mye på at klassens formelle godkjennelse ikke vil kunne avskjære en avvisningsrett. Det at klassen utsteder rene papirer skal ikke kunne bøte på faktiske feil eller mangler ved skipet. Verftets forpliktelser er ikke bare formelt å levere et kontraktsmessig skip, men de har også påtatt seg et ansvar om å levere et materielt mangelfritt skip, jfr. Ship 2000 artikkel 2. Klassegodkjennelsen kan gi verftet en presumpsjon for at skipet er i kontraktsmessig stand, men papirene vil ikke ha avgjørende betydning for om det foreligger en mangel ved skipet eller ikke.

6.4 Hvis reder er gitt direkte kommunikasjonsadgang med klasseselskapet – vil dette kunne ha preventiv effekt på feilaktig utstedelse av formelle klassepapirer?

Et hypotetisk spørsmål som kan reises, er hvorvidt feilaktig utstedelse av klassepapirer kunne vært unngått dersom reder var gitt en utvidet og direkte kommunikasjonsadgang med klasseselskapet underveis i byggeprosessen.

Etter Bimcos Newbuildcon klausul 22 (d) er det fastsatt en slik dialog. Slik jeg har forstått det har det imidlertid vært reaksjoner knyttet til klausulen;

³¹ Jfr. Meland (2006) s. 50.

³² Jfr. Lund (1968) s. 126.

³³ Jfr. Lund (1968) s. 127

*" the Buyer's Representative shall have the right to communicate **directly** with the Classification Company".*

Formålet med bestemmelsen er i første rekke å gi reder en vesentlig fordel som de tidligere ikke har hatt. Det interessante i den sammenheng er hvorvidt en slik klausul faktisk vil virke preventivt på uoverensstemmelser mellom klasseselskapene, skipsverft og reder.

Det mye som tyder på at Bimco klausul 22 ikke vil endre tidligere praksis. Slik jeg har forstått det er det allerede fast kutyme mellom partene at reder har en åpen dialog med klassen, selv om dette ikke eksplisitt står i kontraktene. Selv om Newbuildcon har nedfelt denne åpne kommunikasjonsadgangen, er det tvilsomt om den vil virket preventivt på uenigheter knyttet til utstedelse av "formelle klassepapirer" da det allerede er fast praksis.

6.5 Sammenfatning

Som fremstilt overfor kan klasseselskapets utstedelse av formelle papirer ofte være med på å komplisere forholdet mellom skipsverft og reder.

Mye tyder allikevel på at reder rett til avvisning ikke vil gå tapt, selv om klassen utsteder rene formelle klassepapirer på et mangelfullt skip.

Med hjemmel i rettspraksis og juridisk litteratur vil klassens papirer være å anse som supplerende papirer, som kun skal fungere som en sikkerhet for at skipet er i den sikkerhetsmessige stand som kreves. Papirene vil imidlertid ikke kunne bøte på de mangler som eventuelt foreligger. Det at skipsverftet har gode relasjoner til representanten for klasseselskapet, skal ikke påvirke reders kontraktsmessige rett til et mangelfritt skip, jfr. Ship 2000 artikkel 2.

Når det gjelder betydningen Newbuildcon klausul 22 må det konkluderes med at denne klausulen ikke innebære en konkret kommersiell endring. Også den dag i dag har rederen

løpende kontakt med klasseselskapet, selv om dette ikke kommer så klart frem av de ulike byggekontraktene slik det gjør etter Newbuildcon klausul 22. Mye tyder av den grunn på at den tenkte ny- ordningen til Bimcos nybyggingskontrakt, antakelig ikke vil føre til en vesentlig endring i allerede etablerte kutymmer.

7 Kan den ulovfestede lojalitetsplikt påvirke partenenes rettigheter og forpliktelser i forbindelse med endringsarbeider under Ship 2000?

7.1 Problemstilling

Som behandlet under punkt 4.2.5 inneholder Ship 2000 særlige reguleringer av materiell og prosessuell karakter knyttet til endringsarbeider.

Tilsvarende reguleringer er normalt tatt inn i andre skipsbyggningskontrakter og i f. eks også i entreprisekontrakter/utbyggingskontrakter som benyttes i offshore industrien, jfr. blant annet NF 05 og NTK 05.

Reglene om endringsarbeider innebærer at verftets krav på tilleggsbetaling og/eller forlengelse av leveringsfristen forutsetter at kontraktens prosedyrebestemmelser er fulgt. Om så ikke er tilfelle, er utgangspunktet at verftet har mistet sine rettigheter i den forbindelse.

I slike situasjoner vil det etter omstendighetene kunne være et spørsmål om verftet på tross av manglende etterlevelse av prosedyrereglene likevel vil kunne ha sine rettigheter i behold helt eller delvis på bakgrunn av de ulovfestede regler om lojalitetsplikt i kontraktsforhold. Man kan tenke seg situasjoner der reder bør miste retten til å påberegne seg verftets unnlattelse av å følge prosedyrereglene.

7.2 Lojalitetsplikt i kontraktsforhold

Den klare hovedregel i kontraktsretten er avtalefrihet og at avtaler er bindene så langt det rekker. Likevel må det være en avveining mellom hensynet til den private autonomi og visse krav til lojalitet i kontraktsforholdet. Tendensen de senere år synes imidlertid å gå i retning av at kravet til lojalitet under kontraktsforholdet er blitt skjerpet.

Etter norsk kontraktsrett³⁴ er det fastsatt at det eksisterer en rettslig standard om krav til lojalitet mellom partene i kontraktsforholdet. Knoph³⁵ uttaler at;

*"det generelle krav til lojalitet er i våre dager et **etablert rettsprinsipp**."*

Prinsippet går lenger enn det som følger av tilsidesettelse av urimelige kontraktsvilkår etter avtl. § 36. Ved bruk av lojalitetsplikten kan partenes rettigheter/plikter bli justert. Dersom en part på en illojal måte utnytter kontraktsvilkårene kan dette være urimelig, og videre gi grunnlag for endring i kontraktsforholdet.

Dette standpunktet ble underbygget i Rt 1984 s. 28 i den såkalte "Tromsø Sparebank dommen". I denne saken uttalte³⁶ førstvoterende;

"Jeg mener for min del at kausjonserklæringen er ugyldig etter avtalelovens § 33, men i alle fall vil den rammes av ulovfestede regler om lojalitet i kontraktsforhold."

Kravet til lojalitet innebærer at kontraktspartene må ha en aktsom og lojal opptreden overfor den kontraherende motpart.

³⁴ Jfr. Simonsen (1999) s. 355.

³⁵ Knoph (2009) s. 240.

³⁶ Jfr. Rt 1984 s. 28 (s.34).

I dette ligger det at partene ikke ensidig kan hevde sine egne interesser, men i en viss grad må ivareta hverandres interesser. Lojalitetsplikten er av praktisk betydning da den vil øke tillitten mellom avtalepartene, og videre kunne virke konflikt- begrensende underveis i kontraktsforholdet.

Ernst Nordtveit³⁷ uttrykker at lojalitetsplikten kan;

"føra til tilleggsplikter eller sideplikter i situasjonar der ei bokstavtru oppfyllding av de uttrykkelege føresegnene i kontrakten, ville føra til resultat som ikkje er i samsvar med det kontrakten tek sikte på, eller ikkje i tilstrekkeleg grad varetek den eine parten sine interesser".

Slik jeg ser det vil lojalitetsplikten stå særlig sterkt i en skipsbyggingskontrakt, der kontraktforholdet er løpende over en lang tidsperiode. Kontrakten forutsetter en høy grad av samarbeid før og etter kontraktsinngåelse hvilket nødvendiggjør at partene er lojale med hverandre underveis. Dersom en part opptrer på illojalt overfor sin kontraktspart kan det medføre at kontraktens rettsvirkninger blir tilsidesatt.

7.3 Lojalitetsplikten ved eventuelle endringsarbeider

Forholdet mellom den ulovfestede lojalitetsplikten og Ship 2000 kan komme særlig på spissen der det gjøres endringsarbeider på skipet etter kontraktsinngåelsen, jfr. Ship 2000 artikkel 6.

Rederen har etter artikkel 6 anledning til å komme med nye spesifikasjoner eller særlige installasjoner underveis i byggeprosessen;

*"The work to be performed by the Builder under the Contract **can be modified or changed** by request from the Buyer provided that such modifications or changes will not adversely*

³⁷ Jfr. Nordtveit (1992) s. 82.

*affect the Builder's other commitments, and provided further that the parties shall first agree to **possible adjustments** in the **Contract Price**, the **Delivery Date** and such other terms and conditions occasioned by or resulting from such modifications or change."*

Som nevnt over under punkt 4.2.5 kan endringer underveis ofte resultere i at den opprinnelige leveringsdatoen og kontraktsprisen må justeres. En eventuell justering av pris og/eller levering må imidlertid nedfelles i en skriftelig avtale;

*"If modifications or changes are made **without such written agreement** (...) the Builder will not be entitled to any increase in the Contract price, adjustment of Delivery Date or other adjustments, and **the Contract remain unchanged**," jfr. Ship 2000 artikkel 6 nr. 1 annet ledd.*

Den nye avtalen knyttet til endringsarbeidene er en nødvendig forutsetning for at skipsverftet skal ha krav på utsatt levering og eventuell høyere pris. Skipsverftet vil miste sin rett til eventuell prisforhøyelse eller endring i leveringstidspunkt, dersom det mangler en skriftlig avtale om dette. Normalt vil det under en skipsbyggingskontrakt foretas et meget høyt antall modifikasjoner, justeringer eller endringer underveis. Enkelte av disse vil gi verftet rett til endringer av pris og leveringstidspunkt og andre ikke.

Jeg er blitt fortalt at det forbausende ofte slurves med formalitetene i slike situasjoner. Begge parter kan være interessert i å finne løsninger og komme videre. Det er ikke alltid at man da tenker på kontraktsrettslige plikter og rettigheter.

Man kan tenke seg at reder skjønner at verftet helt klart har lagt til grunn at avtalte endringer er av en slik karakter at man har krav på tileggsbetaling eller endret leveringsdato, men likevel ikke formaliserer dette. Om verftet på slutten av byggeperioden (eventuelt ved levering) ber om høyere betaling eller utsatt leveringstidspunkt, vil det være et spørsmål om reder kan si nei til dette.

Etter kontraktens ordlyd vil verftet ha mistet sine rettigheter. Reelle hensyn tilsier imidlertid at verftet etter omstendighetene bør ha sine rettigheter i behold helt eller delvis

i en slik situasjon. På den annen side er skipsbyggningskontrakten meget detaljert og har en grundig forretningspreget form. Kontraktens detalj nivå trekker i retning av at partene har tatt sikte på at kontrakten skal være den uttømmende reguleringen av kontraktsforholdet. Særlig der den inneholder klare reguleringer. Partene er således i tilstrekkelig posisjon til å ha oversikt over avtalens innhold og rettsvirkninger. På denne måten vil de ikke være pålagt å være den annen parts "vokter". Risikoelementene er tilstrekkelig klarlagt og partene burde ha observert kontraktens rettsvirkninger. Hagstrøm fastslår at *"utgangspunktet i norsk rett er utvilsomt fortsatt at hver av kontraktspartene har risikoen for egne forventninger og forutsetninger, slik at det ikke gjelder en generell opplysningsplikt overfor den annen part"*.³⁸

Hvorvidt rederens handling er å anse som illojal vil bero på en sammensatt vurdering. På bakgrunn av juridisk teori synes det imidlertid rimelig at reder er illojal der det er ureddelig å forholde seg taus. Reder er klar over konsekvensene av manglende avtale knyttet til Ship 2000 artikkel 6, samtidig som han kan få klare indikasjoner på at skipsverftet ikke er det eller eventuelt ikke tenker på det i gitte situasjoner. I et slikt tilfelle taler gode grunner for rederens handlemåte må være å anse som illojal. Det å tilbakeholde opplysninger om rettsvirkninger i form av holde seg passiv, må være å anse som **vesentlig** for kontraktsforholdet. Reelle hensyn taler i retning av at skipsverftet bør kunne ha et krav på en justering i kontraktspris/leveringstid. Dette til tross for manglende avtale. Reder burde med hjemmel i lojalitet gitt sin medkontrahent opplysninger om skriftlighetskravet. Selv om verftet ikke kontraktsmessig har krav på utsatt levering/forhøyelse av kontraktspris, vil de allikevel kunne få medhold i justering i kontraktspris og fremdriftsplan.

Kombinasjonen av å (1) sitte og se på at verftet ikke formaliserer der de burde gjort det og (2) senere påberoper seg manglende formalisering vil klart være en illojal opptreden.

³⁸ Hagstrøm (2003) s. 141.

Virkningen av manglende lojalitet i kontraktsforholdet, er at kontraktens rettsvirkninger kan bli tilside satt dersom en av partene opptrer illojalt.

Selv om reders illojale opptreden kan føre til tilsidesettelse av kontraktens klausuler, vil det bero på en skjønnsmessig vurdering hvordan verftet skal få kompensasjon for de endringer som er gjort.

Sett at reder og verft har blitt enige om mange små og ulike endringer underveis, vil bergningen av den samlede totalen av endringene være en vanskelig vurdering. Både i forhold til hvilket kostnadsgrunnlag som skal justere kontraktsprisen og ikke hvilken justering som skal gjøres i fremdriftsplanen. Spørsmålet vil være; hvilke endringer er faktisk gjort, hvor lang tid er benyttet og ikke minst hvilken pris/rater skal legges til grunn. Selv om rettsvirkningen av reders illojal opptreden tilsidesetter kontraktens rettsvirkninger vil selve beregningen kunne by på problemer. Det er rimelig at verftet får en rimelig kompensasjon for endringene, men hvorledes de skal fastsettes vil bero på en skjønnsmessig avgjørelse.

7.4 Sammenfatning

Etter en gjennomgang av den ulovfestede lojalitetsplikt i forhold til Ship 2000 synes det rimelig at lojalitetsplikten vil kunne stille krav til de kontraherende parter. Kravet til lojalitet kan medføre en justering i partenes rettigheter og plikter.

Lojalitetsplikten kan medføre at enkelte rettsvirkninger etter avtalen ikke inntreffer. Dersom partene ikke har nedfelt en skriftlig avtale om kostnadsforhøyelse/ utsatt levering ved endringsarbeider, kan skipsverftet allikevel ha krav på justering i kontraktsprisen og /eller fremdriftsplanen med hjemmel i lojalitet, jfr. punkt 7.3. Hvorvidt kravet til justering i kontraktspris/fremdriftsplan skal gjøres, beror på en skjønnsmessig vurdering.

8 Oppsummering og sammenfatning

Hovedformålet med oppgaven var å belyse reders rett til å gjøre misligholdsbeføyelser gjeldene hvis skipsverftet misligholder skipsbygningskontrakten, særlig i tilknytning til mangler og forsinkelse.

Gjennomgangen overfor viser at Ship 2000 uttrykkelig regulerer hvilke beføyelser reder kan gjøre gjeldene ved skipsverftets mislighold, og hvilke rettsvirkninger som inntreder hvis han benytter seg av misligholdsbeføyelsene. Hvorvidt reder har rett til å kansellere kontrakten må besvares ut fra forskjellig rettslig resonnement for de enkelte feil eller problemer som oppstår underveis i byggeprosessen. Kontrakten regulerer uttrykkelig hva som materielt er å anse som mislighold, og begrenser det ansvar skipsverftet ville hatt etter bakgrunnsretten.

Retten til kansellering inntreder for det første ved forsinket levering. Dersom forsinkelsen overskrider kontraktens kanselleringsdato, vil reder kunne opphøre kontrakten, jfr. Ship 2000 artikkel 4 (1). Videre kan også kanselleringsretten inntre dersom skipsverftet misligholder kravene til skipets garanterte egenskaper, jfr. Ship 2000 artikkel 4 (2) til (5).

Når det gjelder rettsvirkningen av en kansellering vil reder ha krav på tilbakebetaling av innebetalte terminer. Til forskjell fra bakgrunnsretten har ikke reder krav på kompensasjon utover dette, jfr. Ship 2000 artikkel 12.

Hvorvidt kontraktens ansvarsregime kan settes til side, vil bero på en skjønnsmessig helhetsvurdering. Dersom reder lider tap som følge av forsettlig/uaktsomme handlinger fra skipsverftets ledelse vil ansvarsbegrensningene kunne tilsidesettes, og han kan kreve sine tap erstattet.

Underveis i oppgaven har jeg også satt søkelys på partene rettslige forhold i byggeprosessen. En byggekontrakt er et samarbeid mellom parter i en lengre tidsperiode.

På bakgrunn av det vil den rettslige standard om lojalitetsplikt spille en avgjørende rolle i standardkontrakten.

Reder illojale adferd vil føre til justeringer i partenes rettigheter og plikter. Særlig vil partenes lojalitet overfor hverandre komme på spissen ved endringsarbeider. Kontrakten fastsetter at skipsverftet må ha skriftlig avtale, dersom de skal ha krav på utsatt levering/økning i kontraktspris. Kombinasjonen av reder illojalitet som følge av passivitet i forhold til å ikke opplyse verftet om formaliteten, og senere påberope seg denne formaliteten vil kunne sette til side kontraktens klausuler. Det vil ikke alltid uproblematisk å beregne hva endringsarbeidene medfører. Hvorvidt verftet faktisk kan kreve justering i kontraktspris og/eller utsatt leveringstidspunkt vil bero på en skjønnsmessig helhetsvurdering.

9 Kildeliste

Litteratur

Meland, Øystein, *Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt*, 1. utgave, 2006.

Hagstrøm, Viggo, *"Kjøpsrett"*, 1. utgave, 2005.

Clarke, Malcolm *"Shipbuilding Contracts"*, 2. utgave, 1992.

Falkanger, Thor, *"Innføring i sjørett"*, 6. utgave, 2004.

Stephen Knudtzon, *"Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder"*, Nordisk Skipsrederforening, Medlemsblad, Spesialnummer A 1984, Oslo 1984 s. 7-76 (s. 47-48).

Lund, Ole, *"Om mislighold av skibsbygningskontrakter"*, Jussens Venner, 1976 s. 116-130.

Lund, Ole, *"Konstruksjonsmangler ved skibsbygningskontrakter"*, Jussens Venner, 1986 s. 111-128.

Brunsvig, Per, *"Konstruksjonsansvar ved bygging av skip"*, Arkiv for Sjørett, bind 13, Oslo 1973.

Hellner, Jan, *"Skeppbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten"*, Arkiv for Sjørett, bind 11, Oslo 1971 s. 246-264.

Mandaraka-Sheppard, Aleka, *"Modern maritime law"*, 2. utgave, Oxon 2007

International Bar Association, *"International Shipbuilding Contracts"*, Sixth Conference, Oslo, July 1956.

Simonsen, Lasse "*Kreditors mangelsbeføyelser – særlig for tilvirkningskontraktene*", Universitetsforlaget, Jussens Venner 1999 s 305-398.

Brækhus, Sjur, "*Rettslige problemer ved bygging av skip- belyst ved nyere voldgiftspraksis*", Marius nr. 54 (1980) s. 1, (MARIUS-1980-51-1).

Segrov, Bjørn, "*Vil skrape mer*", I: Dagens Næringsliv. 10. Februar 2010.

Brunsvik, Per, "*Kontrakter om bygging eller reparasjon av skip*", Arkiv for Sjørett, bind 1, hefte 4- november 1952.

Hagstrøm, Viggo, "*Obligasjonsrett*", 3.utgave, Oslo 2003.

Haaskjold, Erlend, "*Kontraktsforpliktelser*", 1. utgave, Oslo 2002.

Lilleholt, Kåre, "*Knophs oversikt over Norges rett*", 13. utgave, Oslo 2009.

Nisja, Ola, "*Standardvilkår*", Tidsskrift for forretningsjus 2003.s. 302 – (TFF- 2003-302).

Woxholth, Geir, "*Innledning til kontraktsretten*", Jussens Venner 1996 s. 213 – (JV-1996-213).

Kaasen, Knut, "*Tidsproblemet i tilvirkning*", And og rett – festskrift til Birger Stuevold Lassen på 70-årsdagen 19.august 1997 s. 607.

Brækhus, Sjur, "*Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter*" Studier i kreditträtt och associationsrätt. Festskrift til Knut Rodhe 1976 s. 33.

Nazarin, Henriette, "*Lojalitetsplikt i kontraktsforhold*", 1.utgave, Oslo 2007.

Høgberg, Alf Petter, "*Kontraktstolkning*", 1. utgave, Oslo 2006.

Hov, Jo, *"Avtalerett"*, 6. utgave, Oslo 2006.

Hov, Jo, *"Avtalebrudd og partsskifte, Kontraktsrett II"*, 2. utgave, Oslo 2002.

Kaasen, Knut, *"Petroleumskontrakter"*, 1. utgave, Oslo, 2006.

Artikler

Sigbjørn Sandsmark, *"Frykter total verft- kollaps"*, Oslo 2009.

<http://www.dn.no/forsiden/naringsliv/article1768758.ece>.

Lover

1988 Lov om kjøp (kjøpsloven) av 9. Juni 1988 nr. 27.

1918 Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer.
(avtaleloven) av 31. mai 1918 nr. 4.

2002 Lov om forbrukerkjøp (forbrukerkjøpsloven) av 21. juni 2002 nr. 34.

1999 Lov om husleieavtaler (husleieloven) av 26. Mars 1999 nr. 17.

1992 Lov om avhending av fast eiendom (avhendingslova) av 3. juni 1992 nr. 93.

Forarbeider

Ot.prp.nr.80 (1986-1987) Lov om kjøp

Domsregister

Rt.1991 s. 719 ("Hardhausdommen")

ND 1974 s.27 ("Fernbay")

ND 1975 s. 298 ("Aker- Reksten")

ND 1943 s. 469

ND 1914 s. 337

ND 1954 s. 56

Rt 1953 s. 35

Rt 1948 s. 370

Rt 1994 s. 626

Rt 1998 s.1510

Rt 1999 s.408

ND 1989 s. 379

Rt 1984 s. 28 ("Tromsø Sparebank")

Rt 1988 s. 1078

Standardkontrakter

NF 05

NTK 05

Standard Shipbuilding Contract (SAJ) -THE SHIPBUILDERS' ASSOCIATION OF JAPAN
Standard NEWBUILDING CONTRACT (NEWBUILDCON) - BIMCO

ASSOCIATION OF EUROPEAN SHIPBUILDERS AND SHIPREPAIRERS (AWES)

Standard form Shipbuilding Contract 2000 (SHIP 2000)

The Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States
Department of Commerce Maritime Administration (MARAD)

Norsk Sjøforsikringsplan (NSPL)

10 Vedlegg

- Standard form Shipbuilding Contract 2000 (SHIP 2000)